This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
3077
.Q8

UC-NRLF
$B 39 086

Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen.

Von

R. Quaatz

Regierungsrat in Berlin.

In necessariis unitas
In dubiis libertas
In omnibus caritas!

YC 25584

Berlin
Verlag von Georg Stilke
Hofbuchhändler S. K. u. K. H. des Kronprinzen
1911.

SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
LVX
FIAT
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

Der nationale Gedanke und die Eisenbahnen.

Von

R. Quaatz
Regierungsrat in Berlin.

In necessariis unitas
In dubiis libertas
In omnibus caritas!

Berlin
Verlag von Georg Stilke
Hofbuchhändler S. K. u. K. H. des Kronprinzen
1911.

HE3077
.Q8

UNIV. OF
CALIFORNIA

Inhalt:

Seite

I. Staat und Eisenbahn. Die Reichsverfassung 5

II. Die praktische Einheit im Eisenbahnwesen Deutschlands . 13

III. Problematisches 34

255571

UNIV. OF CALIFORNIA

I.

Staat und Eisenbahn. Die Reichsverfassung.

„Drei Dinge sind es, durch die Nationen groß, reich und mächtig werden: ein fruchtbares Territorium, zahlreiche Werkstätten und erleichterter Transport."

Wenn Friedrich List, der Vater des deutschen Eisenbahnwesens, dieses Wort Bacons seinem Zollvereinsblatte als Losungswort vorsetzte, so wollte er freilich damit nicht sämtliche Faktoren staatlicher Größe aufzählen. Zweifellos sind es nicht nur materielle Kräfte, die ein Volk auf die Gipfelpunkte der Geschichte führen. Die Worte des großen Volkswirts beziehen sich offenbar auf die wirtschaftliche Seite. Hier aber kennzeichnen sie in der Tat die Grundlagen staatlicher Machtentfaltung: Eine blühende Landwirtschaft, eine kräftige Industrie und ein ausgebildetes Transportwesen sind überall wesentliche Bestandteile eines nationalen Wirtschaftskörpers, namentlich in einem Lande wie Deutschland, das den Kern eines Weltteils bildet und nach seiner geographischen und politischen Stellung trotz aller örtlichen Verschiedenheiten einen geschlossenen Wirtschaftskörper bilden *muß*. Wirtschaft und Politik sind untrennbare Größen. Auch das Transportwesen kann und muß demnach als ein politisches Machtmittel betrachtet werden. Wenn man sich also mit dem deutschen Eisenbahnwesen vom nationalpolitischen Standpunkt aus beschäftigt, wenn man es gerade in letzter Zeit besonders häufig und eifrig tut, so ist das nicht unerklärlich. Nach einem glänzenden, ja überschnellen wirtschaftlichen Aufschwunge sucht der Tatendrang eines in seiner Entwicklung vom Geschick zurückgehaltenen Volkes auch auf dem Gebiete der Politik

nach greifbaren Ergebnissen des nationalen Kraftüberschusses und Kraftbewußtseins. Und das ist der Grund, der dem neuerdings aufgetauchten und namentlich in Süddeutschland viel erörterten Gedanken einer „Betriebs- und Finanzgemeinschaft aller deutschen Bahnen auf föderativer Grundlage" die Aufmerksamkeit auch ferner stehender Kreise erworben und den nationalen Instinkt hier auf einen Irrweg gelenkt hat.

Die Gründe, auf die man solche Gemeinschaftspläne stützt, sind dreifacher Art: Zunächst hat man aus der Reichsverfassung herausgelesen, sie wolle ein „einheitliches Netz" im Sinne einer Gemeinschaft aller deutschen Eisenbahnen. Diese Gemeinschaft sei aber zum zweiten auch aus sachlichen Gründen erforderlich. Der deutsche Eisenbahnverkehr leide infolge der politischen Teilung Deutschlands unter einem Mangel an Einheitlichkeit. Die Wege, die er heute aufsuche, seien zersplittert. Die Verkehrsleitung werde durch Rücksichten des Wettbewerbs und Rücksichten auf die Finanzen des Einzelstaates bestimmt. Die Organisation der deutschen Eisenbahnen bedürfe der Zusammenfassung. Mit einem Wort: Der deutsche Verkehr könne nur in einer Gemeinschaft aller deutschen Bahnen gedeihen.

Das steht im Vordergrund. — Der eigentlich treibende Gedanke liegt tiefer.

Es ist bekannt, daß eine der schwersten innerpolitischen Sorgen der süddeutschen Staaten die ungenügende Verzinsung des in den Staatsbahnen angelegten Kapitals ist. Die Verhältnisse haben dahin geführt, daß vielfach nicht die Summen herausgewirtschaftet werden können, die erforderlich sind, um das in den Eisenbahnen steckende Kapital zu verzinsen und die vom Standpunkte des vorsichtigen Haushalters erforderliche oder zum mindesten doch wünschenswerte Schuldentilgung vorzunehmen. *) Für den Staat, der sich in einer solchen Lage befindet, bildet sie zweifellos ein Problem, und zwar ein sehr schwerwiegendes, und es ist begreiflich, wenn ernste Vaterlandsfreunde sich mit ihm ein-

---

*) Das in den Staatsbahnen angelegte Kapital verzinste sich im Durchschnitt der Jahre 1897 (Beginn der preußisch-hessischen Gemeinschaft) bis 1909

in	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden
mit	3,95 %	4,37 %	3,00 %	3,53 %

Zum Vergleiche seien die Ziffern für die Reichsbahnen, Preußen und Hessen angeführt. Es betrug die Rente

für die Reichsbahnen	in Preußen	in Hessen
4,03 %	6,54 %	4,01 %.

gehend beschäftigen und einen Ausweg aus der immer lästiger werdenden Finanzlage suchen.

Anders liegt die Sache vom nationaldeutschen Standpunkt aus. Prüft man die Frage unter diesem Gesichtswinkel, so ist das Axiom einer deutschen Eisenbahngemeinschaft weder in den Zielen begründet, die der Grundvertrag des Reiches, die Reichsverfassung, gesteckt hat, noch in den realen Bedürfnissen Gesamtdeutschlands.

Zunächst die Reichsverfassung! Man beruft sich auf sie in dem Sinne, als ob sie schon die Schaffung eines einheitlichen deutschen Bahnnetzes gleicher Art im Auge gehabt habe, wie es jetzt als Betriebs- und Finanzgemeinschaft der deutschen Eisenbahnen gefordert wird. Diese Berufung beruht nun aber auf mangelnder Kenntnis der Grundgedanken, auf denen die Verfassung aufgebaut ist. Unsere heutigen Ansichten überträgt man auf die Entstehungszeit der Reichsverfassung und verkennt hierbei die seit jenen Jahren erfolgte grundlegende Wandlung in unserer Anschauung vom Staate und seinen Aufgaben.

In der Tat gibt es einen abstrakten, in seiner räumlichen Geltung unbeschränkten Staatsbegriff nicht. Vielmehr ist der Staatsbegriff das aus der besonderen Wesenheit und der Geschichte eines Volkes jeweilig geschöpfte Staatsideal, mithin ein räumlich und zeitlich bedingter Begriff, der nur auf einen bestimmten Staat zu einer bestimmten Epoche seiner Geschichte bezogen werden kann.

Blicken wir zurück in unsere Geschichte des letzten Jahrhunderts: Der nationale Gedanke in Deutschland in seiner modernen Form ist nicht alt. Er trat in das politische Bewußtsein des Volkes erst in Reaktion gegen die Vergewaltigungen der napoleonischen Zeit. Das äußere stolze Gebäude des friderizianischen Staates war zerborsten. Aber der Geist dieses Staates, die friderizianische Idee, lebte und führte, befruchtet durch altgermanische (Justus Möser, Stein) und humanistische Ideale — letztere vor allem in der klassischen Literatur verkörpert — zu dem heroischen Aufschwunge der Freiheitskriege. Aber hiermit war das Pathos der neuen Nationalidee zunächst erschöpft. Ein deutscher Staat entstand nicht. Auch das Preußen Friedrich Wilhelms III. war nicht mehr der stolze Staat des Großen Friederich. Die Devise „Nec soli cedit" war verblaßt. Es fehlte in dem ausgesogenen und zerrissenen Lande dem nationalen Gedanken zunächst der Körper. Dem politischen Kampfe ums Dasein mußte eine lange Epoche der Sammlung und des Aufbaues, der inneren Einigung und der wirtschaftlichen Ent-

wicklung folgen. Es waren die vielgeschmähten Jahrzehnte Friedrich Wilhelms III., arm an äußeren, reich an inneren Erfolgen. Es war die Glanzzeit der inneren Verwaltung Preußens, die damals, nach einem Worte Schmollers, den bürgerlichen Rechtsstaat geschaffen hat. Eine lange Reihe trefflicher Staatsmänner erwuchs. Das Land erstarkte kulturell — die kirchliche Union wurde geschaffen, unser Schulwesen beruht auf der Arbeit jener Jahre —, und es begann die Zeit einer neuen Volkswirtschaft. Namentlich die industriellen Produktionszweige nahmen einen nachhaltigen Aufschwung.

Eins der wesentlichsten treibenden Momente im Wirtschaftsleben wurden die Eisenbahnen. Mit ihnen hebt im vierten Jahrzehnt des Jahrhunderts so recht eigentlich eine neue Epoche an. Zunächst freilich waren die Anfänge mühsam, und man fand den Weg vom theoretischen und zum Teil etwas phantastischen Gedankenspiel über das in England schon seit 1830 erprobte neue Verkehrsmittel zu praktischen Versuchen nicht sofort. Dann aber folgte ein von Tatkraft und Unternehmungslust getragener und rasch fortschreitender Ausbau von Eisenbahnen, wesentlich gefördert durch staatliche Hilfe. Allerdings war der Staat vorerst zu einer klaren Erkenntnis des natürlichen Monopolcharakters der Eisenbahn und ihrer Bedeutung für die staatlichen Aufgaben noch nicht durchgedrungen, wenn auch bereits in der Frühzeit des Eisenbahnwesens Männer wie List, Harkort, L. Camphausen, D. Hansemann und v. d. Heydt (letztere drei sämtlich später preußische Minister), auch schon der vormärzliche Finanzminister Rother für den staatlichen Bahnbau waren. Der Staat begnügte sich zunächst mit der gesetzlichen und administrativen Regelung des Eisenbahnwesens und mit finanzieller Beihilfe. Das treffliche, noch heute geltende Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen stammt bereits aus dem Jahre 1838. Zum Bau von Staatsbahnen ging man erst in den vierziger Jahren über, zunächst in den deutschen Mittelstaaten, in denen die private Unternehmungslust schwächer war. In Preußen war es zuerst der Handelsminister v. d. Heydt, der wirklich und planmäßig die Herstellung eines Staatsbahnnetzes begann. Unter seiner Verwaltung entstanden in den Jahren von 1850—1862 die ersten preußischen Staatsbahnen, die im letztgenannten Jahre einen Umfang von bereits 1567 km hatten.

Aber inzwischen hatten die Zeiten sich gewandelt. In den kraftvoll aufstrebenden deutschen Ländern war der Boden bereitet für die Aufrichtung des neuen Deutschen Reiches, das aus den Wirren

und Gärungen der Revolutionsjahre, der gewitterschwülen Zeit des folgenden Jahrzehnts und endlich aus der Zeit der großen Nationalkriege emporstieg. Es waren die Jahre der nationalpolitischen Hochstimmung, gleichzeitig die Blütezeit des Liberalismus mit den Bannerworten „Einheit und Freiheit". Hand in Hand mit der deutschen Idee ging das Bestreben, das Einzelleben, die Stände und Berufe loszulösen von der vielfachen Bedingtheit und Beschränktheit, die Folgen der engeren politischen Schranken gewesen waren. Es war eine Reaktion der soviel stärker gewordenen Gesellschaft gegen den Staat, dessen Fürsorge und Bevormundung sie jetzt meinte entbehren zu können, eine Reaktion, die dann, natürlichen Gesetzen folgend, mit vielem Ueberlebtem auch manches Wertvolle hinweggeräumt hat. So trat die Anschauung vom Staate als Wirtschaftskörper, die noch im 18. Jahrhundert so lebendig gewesen war, und auch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihre Wirksamkeit nicht verloren hatte, in den Hintergrund. Die Gedanken des freien Spiels der wirtschaftlichen Kräfte, der Nichteinmischung des Staates in Dinge der Volkswirtschaft erhielten fast die Bedeutung von Glaubenssätzen. Auf diesem Wege kam es, daß die Taten des neuen Geistes auf wirtschaftlichem Gebiete, in der inneren Politik weniger aufbauend als auflösend und befreiend waren. Das ließe sich sogar an der Geschichte des Zollvereins, diesem Ruhmesblatt jener Wirtschaftsepoche, nachweisen. Dem Staate wurde in der Hauptsache nur die doppelte Aufgabe des Schutzes nach außen und des Rechtsschutzes nach innen zugewiesen. Die innere Gesetzgebung schien sich erschöpfen zu sollen in der Aufstellung möglichst gleicher Normen für alle Staatsbürger. Daß innerhalb dieser Normen die Entwicklung den richtigen Weg nehmen würde, vertraute der glänzende Optimismus jener Zeit der den Dingen und den Menschen innewohnenden Vernunft allein an. Mit einem Worte: dem damaligen Geschlechte erschien der Staat im wesentlichen nur von seiner politischen Seite, als Rechtsstaat.

Diese Grundauffassung konnte nicht ohne Einfluß bleiben auf die Anschauung von den Aufgaben des Staates im Eisenbahnwesen. Mehr und mehr begegnete v. d. Heydt und seine Bestrebungen (namentlich seit dem Jahre 1859) dem wachsenden Widerstande der allgemeinen wirtschaftspolitischen Meinung. Unter seinen Nachfolgern wurde das Staatsbahnsystem zugunsten des sogenannten gemischten Systems verlassen. Staatsbahnen und Privatbahnen sollten im Wettbewerbe miteinander sich in die Be-

dienung des Verkehrs teilen. Die Beteiligung des Staates sollte hier mehr regulierend und als Schranke gegen etwaige Monopolbestrebungen wirken. Diese Anschauung blieb im Zusammenhange mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik auch in den Jahren herrschend, als v. d. Heydt nach seinem Wiedereintritt in den Staatsdienst das Finanzministerium verwaltete. Auch später noch erblickte der erste Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes von 1874 das Heil für das deutsche Verkehrswesen im Wettbewerb zwischen Staats- und Privatbahnen.

Einen Umschwung hierin bringt dann die letzte Epoche, die des durchgeführten Staatsbahngedankens, auf die hier nicht näher einzugehen ist. Sie hebt mit der grundlegenden Wandlung der Bismarckschen Wirtschaftspolitik an und hat in der aus der praktischen Erfahrung geschöpften Erkenntnis ihren Ursprung, daß eine selbständige und erfolgreiche Wirtschaftspolitik nur dem Staate möglich ist, der auch die unbedingte Herrschaft über die großen Verkehrswege seines Landgebietes hat.

Kehren wir zurück zu der Zeit, der die Verfassung unseres Reiches ihre Entstehung verdankt. Es ist nach dem Gesagten klar, daß sie nach ihrer Gesamtanschauung von Staat und Wirtschaft weit davon entfernt war, das Ziel der Entwicklung in einer Kommunisierung der deutschen Eisenbahnen zu suchen. Hierzu kam die wichtige Tatsache, daß man an eine deutsche Eisenbahngemeinschaft nur hätte denken können, wenn man gewillt gewesen wäre und die Mittel gehabt hätte, das Durchgangsstadium einer Periode umfassender Verstaatlichungen zu durchschreiten, da zur Zeit des Ergangs der norddeutschen Bundesverfassung über die Hälfte der deutschen Eisenbahnen Privatbahnen waren.*)

Wenn es schon hiernach nichts Falscheres geben kann, als der Verfassung des Norddeutschen Bundes und der Reichsverfassung den Gedanken einer zentralistischen Verwaltung der deutschen Eisenbahnen unterzulegen, so werden wir im folgenden sehen, daß die geschilderten Tatsachen und Meinungen auf dem Gebiete der Wirtschafts- und im besonderen der Eisenbahnpolitik ebenso wie die Zersplitterung der einzelnen Bahnnetze in der Reichsverfassung ihren durchaus adäquaten staatsrechtlichen Ausdruck gefunden haben.

*) Die Länge der Staatsbahnen betrug 1867 rund 7080 km, die der unter staatlicher Verwaltung stehenden Privatbahnen 1776 km, die der selbständigen Privatbahnen 6019 km, die Zahl der selbständigen Privatbahnen nicht weniger als 29. Insgesamt bestanden allein 52 Verwaltungen, die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörten.

Die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen sind übernommen aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes, die wieder in den wesentlichen Punkten dem Inhalt der Reichsverfassung von 1849 entsprachen. Getragen werden sie von dem Grundsatze, daß die Einwirkung des Reiches auf das Eisenbahnwesen beschränkt bleiben sollte auf die Wahrung der Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung.

Eine allgemeine Zuständigkeit des Reiches ist gegeben durch Artikel 4 (Ziffer 8). Er unterwirft der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches „das Eisenbahnwesen" — unter Vorbehalt der bayrischen Sonderrechte — „und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs". Der Ton liegt auf den letzten acht Worten. Sie bilden das Leitmotiv, das wir wiederfinden in dem Abschnitt VII der Verfassung, der die Bezeichnung „Eisenbahnwesen" trägt. Er umfaßt die Artikel 41—47, von denen die Artikel 42—46 für Bayern nicht gelten. Der Artikel 41 ermöglicht den Bau neuer Bahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden", auch gegen den Widerspruch der beteiligten Bundesstaaten. Alsdann folgt Artikel 42 mit seiner allgemeinen Verpflichtung für alle deutschen Eisenbahnen außerhalb Bayerns. Er besagt:

> „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neuherzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen."

Es ist das die Bestimmung, auf die sich die Verfechter einer Eisenbahngemeinschaft berufen.

Sehen wir uns den Wortlaut näher an:

„Die Bundesregierungen" „verpflichten sich"; nicht das Reich befiehlt! Inhalt der Verflichtung sind nicht bestimmte Maßnahmen oder Leistungen im Verkehrswesen, sondern lediglich Einwirkungen auf die Eisenbahnverwaltungen. Dem entspricht die Fassung: „. . . verwalten und . . . anlegen und ausrüsten zu lassen."

Die Einwirkungen der Regierungen auf ihre Bahnen haben einen begrenzten Zweck und äußern sich in zwei begrenzten Richtungen. Ihr Zweck ist die Wahrung der Interessen des allgemeinen

Verkehrs, d. h. des großen durchgehenden Verkehrs im Gegensatz zum Lokalverkehr.*) Sie richten sich auf einheitliche Grundsätze: Zunächst der Verwaltung. Die deutschen Bahnen sollen nach gleichen Grundsätzen, wie ein einheitliches Netz (nicht als einheitliches Netz) verwaltet werden. Alle Staaten sollen ihre Eisenbahnpolitik so handhaben, als ob staatliche Grenzen nicht beständen.

Die Verwaltung der Bahnen, d. h. ihre Verwendung zu ihrer Zweckbestimmung, steht in erster Reihe. Das ist naturgemäß: Nur die fertige Bahn tritt mit dem Verkehr in Berührung. Sie kann ihm in der gewollten Weise aber nur dienen, wenn schon ihr Bau (in Linienführung, Spurweite usw.) und ihre Ausrüstung (Zubehör, Fuhrpark) darauf zugeschnitten sind. Daher der zum Entwurf der Verfassung des Norddeutschen Bundes nachträglich gemachte Zusatz „und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen".

Der Artikel 42 stellt somit ein feierliches Versprechen dar, von den Bundesregierungen einander gegeben, gerichtet auf bundesfreundliches Verhalten auch im Eisenbahnwesen. Er enthält gleichsam den Fundamentalsatz, das Programm der deutschen Eisenbahnpolitik im neuen Reich.

Eine solche rein vertragsmäßige Bindung durch diese Bestimmung der Reichsverfassung ist deren Wesen in keinem Punkte zuwider. Die Verfassung hat eine Doppelnatur, die des Vertrages unter den verbündeten Regierungen ebensowohl wie die des Gesetzes. Beide Eigenschaften mit ihren nach verschiedenen Richtungen verschieden sich äußernden Wirkungen bestehen nebeneinander, ohne daß die eine die andere ausschließt.**)

Soviel über den Artikel 42 der Reichsverfassung. Die Artikel 43 bis 46 enthalten eine Reihe von Bestimmungen und Ermächtigungen für das Reich, die aus dem dargelegten Grundsatze folgen. Wir kommen im zweiten Teil auf sie zurück. Hier können wir die Erörterung der Reichsverfassung und des von ihr Gewollten mit dem

*) Der Ausdruck allgemeiner Verkehr findet sich auch im Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung. Artikel 41 spricht vom „gemeinsamen Verkehr". Als Gegensatz ist der Lokalverkehr gedacht. Im Reichstage des Norddeutschen Bundes erläuterte der Bundeskommissar, preußischer Staatsminister Graf von Itzenplitz, den Begriff dahin: „Es ist gesagt: alle Eisenbahnen, die entweder im Interesse der Landesverteidigung oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs notwendig sind, unterliegen der Aufsicht und der Gesetzgebung des Bundes. Nun, dem allgemeinen Verkehr steht doch, nach dem natürlichen Wortgebrauch, gegenüber der Spezial- und Lokalverkehr".

**) Protokolle der Bundesrats von 1870 § 177.

Hinweis schließen, daß auch in der Wissenschaft des Reichsrechts die Bestimmungen der Reichsverfassung in dem dargelegten Sinne aufgefaßt und von keiner Seite in ihr zentralistische und unitarische Ideen gesucht worden sind.

II.

Die praktische Einheit im Eisenbahnwesen Deutschlands.

Ist nach dem bisher Gesagten die rechtliche Grundlage, auf welche man die Forderung einer deutschen Eisenbahn- und Betriebsfinanzgemeinschaft hat gründen wollen, die Berufung auf die Reichsverfassung, nicht haltbar, so bleibt das zweite praktische Fundament dieser Forderung zu prüfen:

Verlangt der heutige tatsächliche Zustand des deutschen Eisenbahnwesens eine solche Gemeinschaft?

Will man hier ein Bild gewinnen, so muß man sich vergegenwärtigen, wieweit die Einheit im deutschen Eisenbahnwesen tatsächlich vorgeschritten ist, inwieweit damit den Forderungen der Verfassung wie des Verkehrs genügt ist, und welche Folgerungen aus dem bestehenden Zustande zu ziehen sind. Nicht den Nachweis gilt es, daß die deutschen Eisenbahnzustände vollkommen sind; Vollkommenheiten sind im Verkehrsleben nicht erreichbar.

Ueberfieht man das gesamte Gebiet des Eisenbahnwesens, so erscheint als das für das Publikum wichtigste das Verkehrsrecht und die Tarife. Wir verstehen hierunter die Summe von Rechtssätzen und Verwaltungsgrundsätzen, welche die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum, — die Preise und Gebühren, welche für die Benutzung ersterer zu zahlen sind, regeln.

Die Verfassung hat dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen zugewiesen und ihm die Aufgabe gestellt (Artikel 45 der Reichsverfassung), namentlich dahin zu wirken:

1. daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden,
2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von näher bezeichneten Rohstoffen*) ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender er-

*) Die Reichsverfassung führt als solche besonders auf: Kohlen, Koks, Holz Erze, Steine, Salz, Roheisen, Düngungsmittel.

mäßigter Tarif, und zwar zunächst tunlichst der Einpfennig-Tarif*) eingeführt werde.

Wenden wir uns zunächst zu der ersten Forderung der Reichsverfassung, welche die Einführung übereinstimmender Betriebsreglements verlangt.

Was war die Absicht, und wie ist sie ausgeführt? Unter einem Betriebsreglement verstand und versteht man eine publizierte Ordnung der Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum. Nun bestand in dem alten Handelsgesetzbuch bereits eine Reihe von einheitlichen Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts, insbesondere über die Haftung der Eisenbahnen aus dem Frachtvertrage. Darüber hinaus sollten nun aber auch gleichmäßige Verwaltungsvorschriften, namentlich über die Beförderung der Personen und Güter, getroffen werden. Die Bundesregierungen taten mehr. Sie begnügten sich nicht mit der materiellen Einheit. Vielmehr erließ der Bundesrat bereits 1870 das erste Betriebsreglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes, also eine auch formell einheitliche Verwaltungsordnung für das gesamte Bundesgebiet, die auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung als Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands auf das Reichsgebiet übertragen wurde und die Grundlage für den heutigen Rechtszustand abgegeben hat.

Den fortschreitenden Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend hat dieses Betriebsreglement — jetzt Verkehrsordnung genannt — dann im Laufe der Jahre zahlreiche Aenderungen erfahren. Die jetzige Eisenbahn-Verkehrsordnung gilt seit dem 1. April 1909.

Auch über die deutschen Grenzen hinaus ist eine bedeutsame internationale Regelung geschaffen worden. Es ist dies das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Diesem völkerrechtlichen Vertrage hat sich außer Deutschland die große Mehrzahl der Staaten des europäischen Festlandes angeschlossen. In Anlehnung an diese Ordnung des Frachtrechts für den größten Teil des europäischen Kontinents ist augenblicklich die Schaffung eines ähnlichen internationalen Uebereinkommens auf dem Gebiete des Personenverkehrs im Werke. Als Organ für die Fortbildung derartiger völkerrechtlicher Regelungen hat man in dem Zentralamt in Bern ein internationales Organ geschaffen.

*) Verstanden ist hierunter der Satz von einem Silberpfennig für den Zentner und die Meile.

Was die Reichsverfassung in diesem Punkte gewollt hat, ist also in reichem Maß erfüllt. Nicht nur hat Deutschland in seinem Handelsgesetzbuch und seiner Verkehrsordnung ein einheitliches Eisenbahnverkehrsrecht erhalten, sondern es besteht die Aussicht, in absehbarer Zeit ein den wesentlichsten Teil des Festlandes umfassendes europäisches Verkehrsrecht zu erhalten.

Nun zu der zweiten Forderung der Reichsverfassung: Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife.

Auf den deutschen Eisenbahnen bestehen nach der heutigen Ordnung drei Haupttarifarten, die sich nach den Beförderungsgegenständen unterscheiden:

A. der Personen- und Gepäcktarif, enthaltend Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen,
B. der Tiertarif mit Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren,
C. der Gütertarif, der die Beförderung von Eil- und Frachtgütern regelt.

Jeder dieser Tarife zerfällt in zwei Teile, von denen der erste die für alle deutschen Bahnen gemeinsamen allgemeinen Bestimmungen, der zweite neben den Tarifsätzen die besonderen, d. h. die für die einzelnen Verkehrsgebiete besonders gegebenen Bestimmungen enthält. In den Tarifen hat also das Publikum eine umfassende und für den gesamten deutschen Verkehr geltende Sammlung aller Bestimmungen in den Händen.

Ueber die einzelnen Verkehrsarten sei folgendes bemerkt:

Für den Personen- und Gepäckverkehr der deutschen Eisenbahnen ist ein neuer einheitlicher Tarif am 1. Mai 1907 eingeführt worden. Durch diese Reform sind im wesentlichen gleiche Mindesteinheitssätze für alle deutschen Bahnen und einheitliche Grundsätze für die Schnellzüge in ganz Deutschland erreicht. Alle hiermit nicht vereinbaren Ausnahmetarife sind aufgehoben und für die bestehenden Abweichungen (Rundreisehefte, Zeitkarten, Arbeiterkarten, Sonntagskarten usw.) übereinstimmende Regeln aufgestellt. Auch die Einheit der Klasseneinteilung ist nahezu erreicht.*)

*) Abweichungen bestehen in Bayern, Baden und Württemberg. Erstere beiden haben statt der IV. Klasse eine IIIb-Klasse, jedoch mit den Sätzen der IV. Klasse, Württemberg hat in der IV. Klasse etwas höhere Sätze. Diese Abweichungen sind jedoch für den großen durchgehenden Verkehr ohne Bedeutung.

Wir finden also hier nicht nur eine Einheitlichkeit im Tarifrecht, sondern auch mit geringfügigen Ausnahmen Uebereinstimmung in den Tarifsätzen, mit anderen Worten eine formelle und materielle Tarifeinheit.

Etwas verwickelter liegt es — um den für die Allgemeinheit weniger bedeutsamen Viehtarif hier ganz beiseite zu lassen — im Güterverkehr. Dieser ist vielgestaltiger infolge der Verschiedenheit der Transportgegenstände und der Verkehrsbedürfnisse in den verschiedenen Teilen Deutschlands. Er vermittelt den räumlichen Austausch der Güter und bietet daher ein Abbild des Wirtschaftslebens in jedem Verkehrsgebiete. Demgemäß ist er auch nur im Zusammenhange mit den jeweiligen Verkehrszuständen in ihrer Geschichte zu verstehen.

Prüfen wir nun, wie weit der Forderung der Reichsverfassung nach möglichster Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Gütertarife, insbesondere dem Wunsche, daß die Massengüter zum Einpfennigtarife gefahren würden, Genüge geschehen ist. Es wird das zu einem kurzen aber nicht uninteressanten Rückblick auf die Entwicklung der für die deutsche Volkswirtschaft so wichtigen Eisenbahngütertarife führen.

Nichts kann wirksamer als ein solcher Rückblick Preußen vor dem so häufig erhobenen Vorwurfe partikularistischer und eigennütziger Verkehrspolitik schützen. Gerade Preußen ist es gewesen, das zuerst und mit Eifer an die Erfüllung der Verheißungen der Reichsverfassung ging. Es ist lehrreich, zu sehen, wie die preußische Regierung schon vor der Errichtung des Norddeutschen Bundes auf die Wahrung der Interessen des allgemeinen Verkehrs bedacht gewesen ist. Schon in den sechziger Jahren findet sich in den Konzessionsurkunden der Privatbahnen die Verpflichtung zur Einrichtung direkter Expeditionen und direkter Tarife mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen und zur Gestattung des Durchlaufens der Transportmittel. Nach der Schaffung des Norddeutschen Bundes, in dessen Verfassung, wie wir sahen, generelle Bestimmungen gleichen Inhalts aufgenommen wurden, finden wir die preußische Regierung fortlaufend bemüht, auf die Gleichmäßigkeit und Ermäßigung der Tarife hinzuwirken.*)

Nachdem im Jahre 1859 die Staatsbahnpolitik de facto und nach dem Rücktritt v. d. Heydts (1862) auch im Grund-

*) Vgl. Ulrich. Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig. H. Guttentag 1886.

satze verlassen worden war, ruhte das Schwergewicht der Macht im Eisenbahnwesen in den Händen der großen Privatbahnen.

„Wir haben", sagte Bismarck hierüber in seiner Rede im preußischen Abgeordnetenhause vom 26. April 1876, „in ganz Deutschland, glaube ich, 63 verschiedene Eisenbahnprovinzen — das ist fast zu wenig gesagt, sie sind selbständiger als Provinzen, Eisenbahnterritorien möchte ich sagen —, von denen vielleicht 40 auf Preußen kommen. Jede dieser territorialen Herrschaften ist mit den mittelalterlichen Rechten des Stapelrechts, des Zoll- und Geleitwesens und Auflagen auf den Verkehr nach Willkür zugunsten ihres Privatsäckels ausgerüstet, ja selbst mit dem Fehderecht. Wir erleben heute, daß ohne Vorteil für die Eisenbahnen und die Aktionäre, aus einer Art von Sport möchte ich sagen, die Direktionen untereinander einen Kampf führen, der viel Geld kostet und der mehr ein Machtkampf ist ohne finanzielle Konkurrenz".

Im Jahre 1879 noch klagte er: „Daß so große öffentliche Interessen, wie das Eisenbahntransportwesen, Privatgesellschaften und einzelne Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrolle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirtschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben".

Es ist das unauslöschliche Verdienst Bismarcks und seiner Mitarbeiter, vor allem Maybachs, in diese verworrenen Zustände*) eingegriffen zu haben. Es ist bekannt und braucht hier nicht wiederholt zu werden, auf welchem Wege Bismarck die Abhilfe suchte, daß er sich nicht begnügen wollte mit der Schaffung einer Rechtseinheit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens durch ein Eisenbahngesetz, wie es schon seit Jahren gewünscht und im Schoße der preußischen Regierung geplant war, daß er vielmehr dem neuen Reiche das Eigentum aller deutschen Bahnen vindizieren wollte. Es ist ebenso bekannt, daß dieses gewaltige Projekt, das dem Reiche die andauernden Finanznöte, deren Ende wir erst jetzt erhoffen, erspart hätte, an dem Widerstand der Mittelstaaten gescheitert ist.**)

*) Sie haben eine klassische Schilderung erfahren in den Vorlagen der Staatsregierung zu den ersten großen Verstaatlichungsgesetzen, namentlich in der Begründung des Gesetzes von 1879 und in der Denkschrift über die Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Konsolidation des Staatsbahnbesitzes, Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1879—1880 Nr. 5 und 1880—1881 Nr. 44.

**) Vergl. die Denkschrift der Württembergischen Ersten Kammer vom 20. Juli 1909. Beilage 72 der Drucksachen.

Aber weiter! Es wird nicht nötig sein, darzustellen, wie Bismarck seine schon bei Vorlage des Reichsbahnprojekts*) für den Fall der Ablehnung angekündigte Absicht ausführte, mit raschen Schritten an die Verstaatlichung der großen Privatbahnen ging und in wenigen Jahren ein gewaltiges Staatsbahnnetz schuf, das Preußen den entscheidenden Einfluß in allen deutschen Eisenbahnfragen brachte. Weniger bekannt dagegen wird es sein, daß er auch nach dem Scheitern des Reichsbahngedankens versuchte, wenigstens auf dem Gebiete des Tarifwesens dem Reiche den maßgebenden Einfluß zu sichern. Zu diesem Zwecke legte er dem Bundesrate dem Entwurf eines Gesetzes vor, nach dessen Inhalt die Tarifhoheit im wesentlichen an das Reich übergegangen wäre.

Die größeren, eigene Staatsbahnen besitzenden Mittelstaaten wie natürlich auch die Privatbahnen waren jedoch dem Versuche, die materielle Tarifeinheit auf dem Wege der Reichsgesetzgebung zu erreichen, nicht geneigt. Diesem Widerstande gegenüber verfolgte Bismarck den Plan eines Reichstarifgesetzes nicht weiter.**)

Dieser Weg war also nunmehr verschlossen. Aber die preußische Regierung ließ sich nicht auf die Bahn einseitig preußischer Interessenpolitik drängen und begnügte sich nicht damit, Ordnung im eigenen Hause zu schaffen. Zunächst freilich mußte letzteres das Ziel sein. Hand in Hand damit aber ging überall das Streben nach möglichster Einheitlichkeit mit den übrigen Eisenbahnstaaten.

Ein einheitliches Tarifsystem war bereits früher in dem Reformtarif von 1877 geschaffen worden. Auch war zu dessen weiterer einheitlicher Fortbildung auf Anregung Preußens durch Vereinbarung der deutschen Regierungen die sogenannte Ständige Tarifkommission eingesetzt worden, die noch heute eine außerordentlich weitreichende Wirksamkeit entfaltet. Sie besteht aus Vertretern der deutschen Staats- und Privateisenbahnen. Ihr zur Seite steht der Ausschuß der Verkehrsinteressenten, der sich aus Vertretern der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels zu-

*) Vergl. Begründung des Gesetzes, betreffend die Uebertragung der preußischen Bahnen an das Reich.

**) Im Bundesrat begegnete er namentlich der Berufung darauf, daß dem Reiche nach Artikel 45 der Verfassung nur die Kontrolle über das Tarifwesen zustehe. Man sah in dem Entwurfe eine Verfassungswidrigkeit. Dieser Widerstand bewog Bismarck, das Projekt nicht weiter zu verfolgen, da er Majorisierungen vermeiden wollte.

Vergl. die „Erinnerungen an Bismarck" (I. Teil) des früheren Württembergischen Ministerpräsidenten Freiherrn v. Mittnacht. Stuttgart und Berlin 1904 bei J. G. Cotta.

sammensetzt. Die Zuständigkeit dieser Körperschaften erstreckt sich auf die Vorberatung aller Aenderungen des Tarifschemas, der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Die Beschlußfassung steht der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen unter Sanktion der Regierungen zu.

Mit der Schaffung des Reformtarifs und der Organe zu seiner Fortbildung waren die Grundlagen für die heutige formelle Tarifeinheit also gelegt. Dagegen waren, wie wir sahen, die Versuche, zu einer materiellen Tarifeinheit zu gelangen, bisher gescheitert. Ohne diese war das Erreichte aber Stückwerk. Bestanden doch noch zwei Jahre nach dem Beginne der Tarifreform nach einer im Jahre 1879 vom Reichs-Eisenbahn-Amt aufgestellten Uebersicht für den Verkehr der deutschen Bahnen nicht weniger als gegen 600 Tarife (ohne die Ausnahmetarife) und daneben für den Verkehr mit dem Auslande über 500 weitere Tarife. Dazu waren manche der Verbandstarife außerordentlich umfangreich und unübersichtlich.*)

Hierin wurde nun mit dem Beginn der Aera Maybach ein gewaltiger Schritt vorwärts getan. Nach der Uebernahme der ersten großen Privatbahnen im Jahre 1880 wurden sogleich übereinstimmende Einheitssätze für alle preußischen Staatsbahnen in den normalen Tarifklassen festgesetzt. Sämtliche Stationen des neuen Staatsbahnnetzes wurden durch direkte Tarife und direkte Abfertigung miteinander verbunden. Damit waren erhebliche Tarifermäßigungen verknüpft. In der niedrigsten Tarifklasse (namentlich für Massengüter) wurde der Einpfennigtarif der Reichsverfassung (2,2 Pf. für das Kilometer und die Tonne) für alle Entfernungen über 100 kg durchgerechnet. Daneben wurde auch der Nahverkehr mit Tarifermäßigungen bedacht.**) In dieser Weise erweiterte sich im Gefolge der Verstaatlichungen der nächsten Jahre ständig das Gebiet der formellen und materiellen Tarifeinheit.

Dies Beispiel Preußens wirkte naturgemäß aber weiter. Zunächst mußten ihm wohl oder übel, zum Teil unter lebhaften Klagen über Schmälerung ihres Betriebsgewinns, die preußischen Privatbahnen folgen. Aber auch die deutschen Staatsbahnen

*) Ulrich. Eisenbahntarifwesen S. 289. Nach der dem oben erwähnten Präsidialantrag vom 15. Februar 1879 beigegebenen Begründung bestanden im Jahre 1878 zusammen 583 Tarife und 1370 Ausnahmetarife.

**) „Die Entwicklung der Gütertarife". Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen 1905. S. 83 ff.

außerhalb Preußens übernahmen später im wesentlichen die preußischen Staatsbahntaxen, was auch hier zu namhaften Ermäßigungen führte.*) —

Wir sind hiermit von unserem Exkurse in die Geschichte des deutschen Tarifwesens zurückgelangt zu dem heutigen Zustande, den wir uns kurz vergegenwärtigen wollen.

Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I, wie seine amtliche Bezeichnung ist (über die Bedeutung der Teile I und II siehe oben), gilt auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands und enthält in seiner Abteilung A die einschlägigen Bestimmungen der Verkehrsordnung neben den allgemeinen Ausführungsbestimmungen. Die Abteilung B enthält die Tarifvorschriften, d. h. die Regeln für die Anwendung der Tarifsätze, darunter namentlich die bedeutsame Güterklassifikation. Diese Einheit der Tarifvorschriften ist — auch ganz abgesehen von der Gleichheit der Tarifsätze — von außerordentlicher Wichtigkeit für den Verkehr, nicht etwa nur für die Verwaltungen, sondern in erster Linie gerade für das Publikum, dem sie die Uebersicht und die eigene Kontrolle über die Tarifierung der Güter ermöglichen.

Wir finden also auf dem Gebiete des Güterverkehrs einen einheitlichen Aufbau des Normaltarifs (einheitliches Tarifschema), sowie einheitliche Tarifvorschriften und einheitliche Gütereinteilung, also formelle Tarifeinheit wie im Personenverkehr. Ein noch wesentlicheres Moment der Einheit aber liegt darin, daß die Anwendung dieser wichtigen Vorschriften und ihre Fortbildung in die Hand der Gesamtheit der deutschen Eisenbahnen gelegt ist. Für das Publikum besteht die Möglichkeit, Güter von und nach allen Stationen Deutschlands nach einheitlichen Normen abzufertigen, ohne Rücksicht auf die Grenzen der Verwaltungsbezirke nehmen zu müssen.

Wenden wir uns nun zu den Tarifsätzen, d. h. zu den zahlenmäßigen Transportgebühren, um zu prüfen, wie es hinsichtlich der materiellen Tarifeinheit steht.

Die Einheit in diesem Punkte ist für das Publikum äußerlich wenig spürbar, da bei dem Bestehen direkter Tarife mit direkter Abfertigung die Verschiedenheit der in den Tarifsatz eingerechneten Einheitssätze verschwindet. Eine solche Verschiedenheit wäre aber natürlich bezüglich des Wettbewerbs und in vielen anderen Beziehungen volkswirtschaftlich bedeutsam.

---

*) „Die Entwicklung der Gütertarife" a. a. O.

Auch hier dürfen wir nun feststellen, daß das, was die Reichsverfassung gewollt hat, zum mindesten erfüllt ist.

Die Frachtsätze bestehen aus der Abfertigungsgebühr und dem Streckeneinheitssatz, der jetzt in der Regel für das Kilometer und die Tonne angegeben wird, vervielfacht einmal mit der Kilometerzahl der Entfernung und der Tonnenzahl des Beförderungsgutes. Die Sätze der deutschen Staatsbahnen in den regelrechten Tarifklassen sind mit wenig belangreichen Ausnahmen die gleichen. Der von der Reichsverfassung geforderte Einpfennigsatz für Massengütertransporte auf größere Entfernungen (über 100 km) ist im Normaltarif durchgeführt. Darüber hinaus sind noch sehr wesentliche Ermäßigungen durch die Ausnahmetarife geschaffen. Diese Ausnahmetarife haben nun eine ganz außerordentliche Bedeutung erlangt.

Wenn man beurteilen will, inwieweit der Absicht der Reichsverfassung. die heimische Gütererzeugung durch billigen Transport der Rohstoffe zu erleichtern, durch die heutigen Sätze entsprochen wird, so darf man zweierlei nicht außer Acht lassen:

Zunächst ist der Umstand zu beachten, wie sehr der Geldwert seit Erlaß der Verfassung gesunken ist, während die sonstigen Selbstkosten der Gütererzeugung gestiegen sind. An dem Verhältnis zum Gesamtbetrage der Selbstkosten gemessen, sind die Transportkosten zum Satze von 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer also nicht die gleichen, wie sie die Verfassung durch die Normierung des Silberpfennigs für die Zentnermeile festsetzen wollte, sondern sie sind in Wirklichkeit ganz wesentlich niedriger. Zum andern darf nicht übersehen werden, daß der größere Teil (über 60 %) der in der Reichsverfassung genannten Massengüter zu Sätzen gefahren wird, die noch unter dem von der Reichsverfassung gewünschten Satze liegen. Es geschieht das eben vermittels der Ausnahmetarife.

Für die preußischen Ausnahmetarife, deren Ausbildung die Staatsregierung in engster Fühlung mit den durch den Landes-Eisenbahnrat*) vertretenen Verkehrsinteressenten bewirkt hat, sind folgende Leitsätze maßgebend:

---

*) Gesetz vom 2. Juni 1882. Es entsprang einem Gedanken Bismarcks (vgl. das Schreiben Bismarcks an Mittnacht aus Varzin vom 20. November 1877, mitgeteilt in der neuen Folge der oben erwähnten Mittnachtischen Erinnerungen — Stuttgart und Berlin 1905 bei Cotta — und unterwirft alle wichtigen Verkehrsfragen, namentlich die Tarifangelegenheiten, der Mitwirkung des Landes-Eisenbahnrats, jede Erhöhung der Normaltransportgebühren der Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren.

1. die Förderung der inländischen — gewerblichen und landwirtschaftlichen — Produktion durch Erleichterung der Zufuhr notwendiger Roh- und Hilfsstoffe;
2. die Förderung des Absatzes inländischer Erzeugnisse gegenüber fremder Konkurrenz, namentlich auch die Erleichterung der Ausfuhr;
3. die Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze — besonders der deutschen Seehäfen — gegen den Wettbewerb fremder Plätze, endlich auch
4. die Unterstützung inländischer Verkehrsanstalten, namentlich der Staatseisenbahnen, gegen die Konkurrenz fremder Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Es kann hier nicht im einzelnen gezeigt werden, welch weitgehende Förderung die heimische Produktion in Industrie und Landwirtschaft, sowie der deutsche Handel in der Erleichterung der Zufuhr der Roh- und Hilfsstoffe durch die Ausnahmetarife erfahren hat. Hier ist vor allem der „Rohstofftarif" von Bedeutung. Im Jahre 1890 eingeführt, umfaßt er besonders die Rohstoffe von ausgesprochenem Massengutscharakter, insbesondere Kohlen, die allein rund 40 % der Transportmengen auf den preußischen Bahnen ausmachen. *) Auf weite Entfernungen verbilligt dieser Tarif den Transport noch weit unter den Satz von 2,2 Pf. für das Tonnenkilometer. Neben diesem wichtigsten Ausnahmetarif bestehen allgemein gültige Ausnahmetarife für Holz, Kalisalze, Kalk, Wegebaustoffe u. a. m. und endlich eine große Reihe besonderer Ausnahmetarife für bestimmte Güter und bestimmte Verkehrsgebiete, namentlich auch zur Förderung der Ausfuhr, so für Getreide, Mühlenfabrikate, Spiritus, Kohlen, Erze, Eisen, aber auch Einfuhrtarife für im Inlande nicht gewonnene Produkte, wie Baumwolle, Reis, Petroleum, Kaffee. Diese Ausnahmetarife sind zum großen Teil von den übrigen deutschen Eisenbahnen übernommen worden, sodaß eine weitgehende materielle Gleichheit der Tarife auch hierin erzielt ist. Auch im übrigen bedeuten sie keine partikularistischen Besonderheiten, sondern wirtschaftliche Notwendigkeiten, die in ganz ähnlicher Weise sich auch geltend machen würden, wenn die Tarifhoheit in einer Hand läge.

In welchem Maße die neuere Entwicklung der Tarife, in der die Ausnahmetarife, wie bemerkt, eine große Rolle spielen, den Ver-

*) Ferner Düngemittel, Erze, Kartoffeln, Rüben, Stroh usw.

kehr der Güter verbilligt hat, ist zahlenmäßig genau nicht nachzuweisen. Jedoch hat man einen Anhalt hierfür, wenn man die durchschnittliche Einnahme der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die Tonne und das Kilometer im Jahre 1880 der des Jahres 1909 gegenüberstellt.*) Sie betrug um 1880: 4,14 Pf., 1909 nur 3,54 Pf. Um die Bedeutung dieser Differenz zu ermessen, muß man sich vergegenwärtigen, daß es sich fast um ein Sechstel der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr, also um gewaltige Summen handelt. Vergleicht man das Jahr 1909 mit dem Jahre 1880, so hätte die in jenem Jahre beförderte Gütermenge über zweihundert Millionen Mark mehr an Fracht zu zahlen gehabt, wenn sie noch den durchschnittlichen Tarifsatz vom Jahre 1880 zu tragen gehabt hätte. Für den gesamten bezeichneten Zeitraum beläuft sich die hiernach der heimischen Volkswirtschaft zugute gekommene Frachtdifferenz auf eine nach Milliarden zählende Summe. Hierbei sind noch — wie oben bemerkt — das Sinken des Geldwertes und das Steigen der Selbstkosten in Rechnung zu stellen. Freilich darf man bei diesen Zahlen nicht vergessen, daß Tarifermäßigungen vielfach und bis zu einem gewissen Grade den Verkehr zu beleben vermögen. Immerhin bleiben das Zahlen, welche die Vorteile, die der allgemeine Verkehr aus der Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten gezogen hat, hell beleuchten.

Die Wesenheit des heutigen Zustandes im Gütertarifwesen, gemessen an den Verheißungen der Reichsverfassung, dürfen wir danach in dem Satze zusammenfassen:

Was die Reichsverfassung gewollt hat, ist mehr als erfüllt. Es besteht ein einheitlicher Normaltarif mit den von der Reichsverfassung geforderten Mindestsätzen für Massengüter. Darüber hinaus sind für alle wichtigen Rohstoffe und Gegenstände des Massenverbrauchs Ausnahmetarife mit zum Teil noch wesentlich niedrigeren Sätzen vorhanden.

Soviel über das Tarifwesen. Es war nötig, hier auf die geschichtliche Entwicklung in einigen Worten einzugehen, weil nichts

*) Die Einnahme setzt sich allerdings aus den Streckensätzen, die den Transportlängen folgen, und den Abfertigungsgebühren, die zum großen Teile von diesen unabhängig sind, zusammen. Es ist also auch die durchschnittliche Transportlänge nicht ohne Einfluß auf die durchschnittliche kilometrische Einnahme, ebenso übrigens auch das Vorherrschen höher oder geringer tarifierter Güter. Der Einfluß dieser Momente ist aber nicht so ausschlaggebend nnd in den einzelnen Jahren von einander verschieden, daß er den Wert eines solchen Vergleichs wesentlich beeinträchtigen könnte.

deutlicher als diese zeigt, wie zielbewußt die deutschen Regierungen die nationalen Aufgaben auf diesem Gebiete allen entgegenstehenden Schwierigkeiten zum Trotz zu lösen gewußt haben.

Wenden wir uns nun zu einem anderen Gebiete, auf welchem besonders viele und besonders unberechtigte Klagen gegen die preußische Verkehrspolitik laut geworden sind, zu den Aufgaben der Verkehrsleitung und Verkehrsteilung. Gerade hier hat man am meisten über eine eigennützige Politik Preußens geklagt. Immer wieder findet sich in Kreisen, welche über diese Frage nicht unterrichtet sind und zum Teil auch vielleicht nicht unterrichtet sein wollen, die Behauptung, Preußen umgehe die Grenzen der übrigen Bundesstaaten sowohl bei der Leitung des Personenverkehrs wie des Güterverkehrs, um sich den Verkehr möglichst lange zu erhalten und — wie man es ausgedrückt hat — den Verkehr der übrigen Staaten zu „erdrosseln".*) Nichts kann ungerechter sein als eine derartige Behauptung. Gerade Preußen ist es gewesen, das seit Jahren auf eine Einschränkung des Wettbewerbes zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen hingewirkt hat. Wie weit diese Wettbewerbsmaßnahmen in früheren Jahren gingen, als Preußen seine großen Privatbahnen noch nicht verstaatlicht hatte und daher noch nicht die leitende Stellung unter den deutschen Eisenbahnen besaß, kann hier nicht näher dargelegt werden.**) Aber auch ohne weiteres ist so viel klar, daß an derartigen Wettbewerbsmaßnahmen diejenige Verwaltung das geringste Interesse haben muß, welche den größten Umfang und damit den größten, den Einwirkungen anderer Staaten entzogenen Binnenverkehr hat. So sprach denn schon im Jahre 1878, zu einer Zeit, als die großen westlichen Privatbahnen, die Rheinische, die Cöln-Mindener Bahn u. a. m. einen heftigen Tarifkampf gegen das sich konsolidierende preußische Staatsbahnnetz führten, der preußische Eisenbahnminister in einem Erlaß an die Staatsbahndirektion in Elberfeld, den man als ein Dokument weitherziger und verständnisvoller Verkehrspolitik bezeichnen darf, aus, daß für die Verkehrsleitung „in erster Linie die Rücksichten auf die Interessen des Verkehrs selbst" maßgebend

*) Vergl. den energischen Protest des Ministers von Breitenbach hiergegen im preußischen Hause der Abgeordneten am 11. April 1910. Stenographischer Bericht, Sp. 3707.

**) Vergl. den Aufsatz: Die Entwicklung der Gütertarife der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 80 ff., ferner ebendort 1909 S. 1348 ff. und S. 1370 ff.

sein sollten. Daneben sollten auch „berechtigte und billige Ansprüche anderer Verkehrsanstalten eine gebührende Beachtung finden".

Daß Preußen diesen Grundsätzen auch in neuester Zeit treu geblieben ist und es namentlich auch den anderen deutschen Staaten gegenüber an bundesfreundlicher Gesinnung nicht fehlen läßt, dafür darf ein Zeugnis von berufener Seite aus den jüngsten Tagen angeführt werden:

Der badische Minister Freiherr v. Marschall erwiderte in der badischen zweiten Kammer am 7. Mai 1910*) auf die gegen Preußen gerichteten Angriffe:

> „Die Behauptung, daß uns Preußen schädige, daß es unseren Bestrebungen irgendwie entgegentrete, daß es uns verhindere, das zu tun, was wir etwa als richtig erkennen, dieser Behauptung muß ich auf das entschiedendste entgegentreten" —

ein Zeugnis, dem sich ähnliche aus allen andern bahnbesitzenden Bundesstaaten an die Seite stellen ließen.

Die Bestrebungen Preußens auf Einschränkung des Wettbewerbes, dieses Erbteils aus der Zeit der Privatbahnen, haben dann auch zu dem erfreulichen Ergebnis geführt, daß von einem solchen heutzutage nur noch in recht bescheidenem Maße die Rede sein kann. Auf Preußens Einladung haben im Jahre 1905 zwischen den Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden unter Beteiligung der Verwaltung der Reichseisenbahnen Verhandlungen stattgefunden über eine Vereinfachung und Verbesserung der Verkehrsleitung unter Beseitigung oder möglichster Beschränkung des Wettbewerbs. Die getroffenen Vereinbarungen zielen darauf ab, durch planmäßige Zusammenfassung des Verkehrs und Auswahl der leistungsfähigsten Linie die Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung zu fördern, im Interesse nicht nur aller beteiligten Eisenbahnen, sondern in erster Reihe im Interesse des allgemeinen Verkehrs. Maßgebend waren folgende Leitsätze:

1. Im Güterverkehr ist grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg zu wählen, der nicht immer der kürzeste sein kann.
2. Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehr der deutschen Bahnen sind als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung zu beseitigen.

*) Amtlicher Bericht S. 1703.

3. Wie der Verkehr unter Beachtung der Grundsätze zu 1 und 2 zusammenzufassen und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zu leiten ist, wird unter den Verwaltungen unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen vereinbart.

Nach diesen Gesichtspunkten ist die Leitung des direkten Güter- und Tierverkehrs neu geregelt. Die Neuregelung ist am 1. Juli 1905 durchgeführt worden.

Ganz gleich liegt es im Personenverkehr. Hier hat man in der Verschiedenheit der Routen zwischen internationalen Knotenpunkten partikularistische Tendenzen der Staaten gewittert, deren Gebiet berührt ist, und von einer unwirtschaftlichen Konkurrenz gesprochen.

Derartige Meinungen beruhen auf einem Irrtum über die Erfordernisse des Verkehrs. Die Leitung des Personenverkehrs kann nicht immer nur über den kürzesten Weg erfolgen. Er muß bis zu gewissen Grenzen Umwege machen. Man hat, um ein Beispiel anzuführen, behauptet, die verschiedenen Verkehrswege zwischen Berlin und Basel seien nur aus der Konkurrenz der verschiedenen beteiligten Staatsbahnen zu erklären. Das ist völlig irrig. Es kommen nicht die Endpunkte einer bestimmten Verkehrsbeziehung allein, sondern auch die Zwischenpunkte in Betracht. Zwischen Berlin und Basel liegt keine Prärie, sondern eine Reihe von Verkehrsmittelpunkten von zum Teil Jahrhunderte alter Bedeutung. Jeder dieser alten Verkehrswege bedarf auch seiner besonderen Bedienung im Eisenbahnverkehr. Gleiches gilt, um weitere Beispiele anzuführen, auch für den Verkehr von Berlin nach Köln, von Berlin nach Eydtkuhnen und für viele andere Verkehrsbeziehungen, bei denen es sich um ein einheitlich verwaltetes Bahngebiet handelt, in dem also Wettbewerbsrücksichten nicht in Frage kommen können.

Ferner ist folgendes zu beachten: Je größer die Entfernung und damit die Fahrtdauer, umsoweniger kommt für den Durchgangsverkehr ein Umweg in Betracht. Kleine Unterschiede in den Fahrpreisen sind hierbei von geringerer Bedeutung als die Zeitlage der Züge. Daher werden von den Reisenden auch vielfach Züge, die die längere Strecke befahren, mithin auch eine längere Fahrtdauer haben, bevorzugt.

Die Einheit im deutschen Personenverkehr wird vervollständigt durch eine gleichmäßige und den Verkehrsbedürfnissen entsprechende

Ordnung der Fahrpläne. Sie ist durch die regelmäßigen Fahrplankonferenzen sichergestellt. Der heutige Zustand im deutschen Personenverkehr enthebt den Reisenden jeder Rücksichtnahme auf die Landesgrenzen. Er erhält seine Fahrkarte nach der Zielstation, gleichgültig, ob diese im Heimatlande oder einem anderen Bundesstaate liegt. Er findet direkte Züge in den Hauptbeziehungen vor, die gleichen Beförderungsvorschriften, die gleichen technischen und Verwaltungseinrichtungen, sogar das Personal wechselt auf den Hauptrouten (Berlin—München, Dresden—Berlin usw.) nicht. — Kurz, daß er verschiedene Länder Deutschlands durchfährt, wird ihm im Eisenbahnwesen kaum durch etwas anderes als etwa die Verschiedenheit einiger Hoheitszeichen zum Bewußtsein gebracht. Welche verwirrenden Verschiedenheiten findet er demgegenüber in anderen, auch in unitarischen Ländern, gleichgültig, ob sie Staatsbahnen haben oder nicht. Wenn also irgendwo der Vorwurf des Partikularismus dem Deutschen zu Unrecht gemacht wird, dann ist es hier der Fall. Bestehen hie und da einige kleine Verschiedenheiten, so darf sogar bezweifelt werden, ob ihre Beseitigung, wo sie beispielsweise auf örtlichen Gewohnheiten beruhen, im Publikum mit Freude begrüßt werden würde.

Dem Auslande gegenüber stellte früher einen Mangel auf dem Gebiete der Tarife und Verkehrsfragen der Umstand dar, daß jede deutsche Verwaltung selbständig verhandelte. Aber schon 1886 wurde, wesentlich mit auf Anregung von Preußen, unter den deutschen Staatsbahnen eine Vereinbarung getroffen, nach der bei widerstreitenden Interessen keine Verwaltung zum Nachteil einer anderen mit ausländischen Eisenbahnen ein Sonderabkommen treffen sollte, ohne vorher den Versuch gemacht zu haben, sich mit den übrigen Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse wahrende Regelung zu verständigen. Im Jahre 1909 ging man weiter. Auf Antrag Preußens schlossen sich die deutschen Regierungen dauernd zur gemeinsamen Wahrung der Interessen aller deutschen Staatsbahnverwaltungen gegenüber dem Auslande zusammen. Dieser Interessengemeinschaft traten dann sämtliche deutschen Privatbahnen bei. So entstand die „Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen". Ihrer Zuständigkeit unterliegen die Fragen der Verkehrsleitung und Anteilsausscheidung. Jene soll über den die größten wirtschaftlichen Vorteile bietenden deutschen Weg ohne Rücksicht auf die Bahngebiete erfolgen, die deutschen Bahnen sagen sich gegenseitige Gewährung jeder nur möglichen Unterstützung zur Erreichung tunlichst großer

Verkehrsanteile für die deutschen Wege zu, und sie verpflichten sich zur gemeinsamen deutschen Neutralstellung behufs Erhöhung der deutschen Frachtanteile auf den Leitungswegen. Tarifverträge mit dem Ausland sollen fortan nur noch von der Gemeinschaft geschlossen werden. Demnach treten dem Auslande gegenüber die deutschen Eisenbahnen als Einheit auf. Diese deutsche „Einung" hat ihre ersten Erfolge bereits gezeitigt, bei der Neuregelung des Verkehrs mit Oesterreich, die infolge der dortigen großen Verstaatlichungen notwendig wurde.

Nach außen tritt ein anderes für den Verkehr sehr wichtiges Gebiet weniger in die Erscheinung, das wir deshalb hier nur kurz streifen wollen. Es handelt sich um den sogenannten Abfertigungs- und Beförderungsdienst, d. h. den inneren Verwaltungsdienst, soweit er die Abfertigung und Beförderung im Personen- und Güterverkehr zum Gegenstande hat. Dieser Dienst ist durch den „deutschen Eisenbahnverkehrsverband", dem sämtliche deutsche Staatseisenbahnen und die meisten deutschen Privatbahnen angehören, einheitlich geregelt. Die von dem Verbande herausgegebenen Allgemeinen Abfertigungsvorschriften sowie die einheitlichen Beförderungsvorschriften für den Personen- wie für den Güterverkehr sichern eine gleichmäßige Handhabung des Verkehrsdienstes bis in die Einzelheiten hinein, alles mit dem Endziele, eine erhöhte Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung sowohl im Personen- wie im Güterverkehr sicherzustellen.

Bekannter als die hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen sind die Verhandlungen über eine Gemeinschaft der Betriebsmittel, die zur Bildung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes geführt haben.

Die Vorgeschichte dieser alle deutschen Staatsbahnen umfassenden Gemeinschaft hat der bayerische Verkehrsminister, Herr von Frauendorfer, im Jahre 1905 in der bayerischen Kammer der Abgeordneten eingehend dargelegt.*) Nach seinen Mitteilungen gebührt Württemberg das Verdienst,**) den Anstoß zur Inangriffnahme einer deutschen Betriebsmittelgemeinschaft in größerem Stile gegeben zu haben. Allerdings hatten schon 1901 zwischen Bayern und Preußen Verhandlungen wegen eines Güterwagenübereinkommens stattgefunden, die jedoch ein weiteres Ergebnis nicht gehabt haben.

*) Stenographischer Bericht über die 12. Sitzung vom 21. Oktober 1905.
**) S. auch die Ausführungen des Ministers v. Budde in der Budgetkommission des preußischen Hauses der Abgeordneten am 24. Februar 1905.

Württemberg nahm alsdann im Jahre 1904 diese Frage in einem weiter reichenden Sinne auf. Die Verhandlungen schlossen mit der Bildung des seit dem 1. April 1909 bestehenden Deutschen Staatsbahnwagenverbandes ab.

Nach dem Zustandekommen dieses Verbandes, dem sämtliche deutsche Staatsbahnen angehören, ist die Lage bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Fahrzeuge im deutschen Verkehr die folgende:

Die Güterwagen aller Verwaltungen werden innerhalb des Staatsbahnwagenverbandes von jeder Verwaltung wie eigene benutzt. Die Art der Benutzung und die Verteilung der Wagen ist durch die Güterwagenvorschriften, die für alle Verbandsverwaltungen gelten, geregelt. Die Fortbildung dieser Vorschriften erfolgt durch Mehrheitsbeschlüsse der Versammlungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes, an denen jede Direktion teilnahmeberechtigt ist. Für den Verkehr wurde durch diesen Verband erreicht, daß der deutsche Güterwagenpark für das Publikum als ein Park gilt und entsprechend verwendet werden kann. Für die Eisenbahnverwaltungen erwachsen Vorteile aus dem Wegfall der Leerläufe, da die Wagen nunmehr am Bestimmungsort nach jedem neuen Ziele innerhalb der deutschen Staatsbahnen wieder beladen werden können, ferner aus dem Wegfall der früher nötigen Ueberwachung der vertragsmäßigen Rückbeladung. Die Verwaltungen geringeren Umfangs haben hierdurch wesentliche Ersparnisse erzielt.

Auch hinsichtlich der Bauart der Lastfahrzeuge ist Einheitlichkeit erreicht. Nach dem Uebereinkommen, betreffend die Bildung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes, beschaffen die Verbandsbahnen fortab Güterwagen von einheitlicher Bauart, insbesondere auch hinsichtlich des Laderaumes der einzelnen Wagengattungen und der Ausstattung mit Bremsen, Leitungen und dergleichen. Jede Verbandsbahn hat die Wagen der anderen Verbandsbahnen nach Maßgabe der vereinbarten Wagenunterhaltungsvorschriften wie ihre eigenen zu unterhalten. Die Vorschriften über die Bauart, Unterhaltung und Ausmusterung werden durch mehrere Ausschüsse fortgebildet, an denen die außerpreußischen Bahnen durch stimmberechtigte Vertreter teilnehmen.

Mit der Einheit der Bauart der Lastfahrzeuge sind naturgemäß auch für die Versender erhebliche Vorteile und Annehmlichkeiten verbunden, die nach völliger Gewöhnung des Publikums erst recht in die Erscheinung treten werden. Mit dem Staatsbahnwagenverband

sind die Nachteile beseitigt, die bisher daraus entstanden, daß die Güterwagen der Natur des Verkehrs nach freizügig sind, während sie früher in ihrer Verwendung dadurch beschränkt waren, daß sie grundsätzlich (freilich innerhalb ziemlich weiter Latitüden) in der Richtung ihrer Heimatbahn zurücklaufen mußten. Dieser animus revertendi ist ihnen nun genommen. Die Güterwagen sind fortab innerhalb des Gebietes des Staatsbahnwagenverbandes völlig freizügig und werden in jedem Staate wie dessen Eigentum behandelt, sodaß man von einem einheitlichen deutschen Güterwagenpark sprechen darf.

Sollte man darüber hinausgehen und eine Gemeinschaft aller Betriebsmittel schaffen? Man ist davon abgekommen. Die Natur der Freizügigkeit, die den überall benutzbaren Güterwagen innewohnt, fehlt den Personenwagen und noch mehr den Lokomotiven. Sie sind an eine bestimmte Aktionsbasis (Werkstätte) gebunden und haben einen bestimmten Aktionsradius. Sieht man von diesen natürlichen Aktionsgrenzen ab, so sind ihrer Ausnutzung keine politischen Grenzen gesetzt. Namentlich bilden die Eigentumsgrenzen der Verwaltung hierfür heute kein Hindernis mehr. Sächsische Lokomotiven fahren beispielsweise Züge auf preußischen Strecken und preußische Lokomotiven auf sächsischen Strecken. Dasselbe Verhältnis besteht zwischen Preußen und anderen deutschen Bahnverwaltungen. Selbstverständlich wird aber von dem Durchfahren der Lokomotiven nur dann Gebrauch gemacht, wenn hierdurch Vorteile erreicht werden. Immerhin belaufen sich die jährlichen Leistungen der Lokomotiven auf fremden Bahnen auf Millionen Kilometer. Die Zahl der Züge, die ohne Wechsel der Lokomotiven über die Eigentumsgrenze hinaus befördert werden, bemißt sich täglich nach Hunderten.

Die Personen- und Gepäckwagen werden auch innerhalb einer und derselben Verwaltung nach bestimmten Plänen für die Zugbildung verwendet. Man kann sagen, ihre Verwendung geschieht nicht „freizügig“ sondern „zwangsläufig“. Ebensowenig wie bei den Lokomotiven ist also hier eine Gemeinschaft Vorbedingung für wirtschaftliche Ausnutzung. Die Verwaltungsgrenzen bilden für diese jedenfalls kein Hindernis. Jedem Reisenden ist bekannt, daß durchgehende Züge aus Wagen verschiedener Verwaltungen ohne Rücksicht auf die Eigentumsverhältnisse gebildet werden. Finden wir doch sogar fremde Wagen anderer europäischer Staaten in deutschen Zügen wie das Umgekehrte im Auslande. Für den

Uebergang der Personen- und Gepäckwagen nicht nur auf allen deutschen Bahnen, sondern sogar der Mehrzahl der europäischen Bahnen werden Vereinbarungen auf den Wagenbeistellungs-Konferenzen getroffen. Sie betreffen die Beförderung, Benutzung, Einrichtung und Ausrüstung dieser Wagen, sodaß der Wagendurchgang überall nach dem Verkehrsbedürfnis geregelt werden kann. Die Leistungen jeder Verwaltung werden gegen die Leistungen der anderen Verwaltungen ebenso wie bei den Lokomotiven in natura ausgeglichen und unter der Leitung des preußischen Eisenbahn-Zentralamts in einfacher Weise abgerechnet.

Für die einheitliche Bauart und Unterhaltung der Personen- und Gepäckwagen innerhalb Deutschlands hat die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (letzte Fassung vom 4. November 1904) Grundzüge aufgestellt.

Außerdem gelten für alle dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen", die die Möglichkeit des Durchlaufes der Fahrmittel auf den Vereinsstrecken sicher stellen.

Die erforderliche Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen ist demnach auch soweit die Lokomotiven und der Personenzugdienst in Frage kommen, vollauf gewahrt. Die Einrichtung einer Freizügigkeit wäre hier auch in einer Einheitsverwaltung nicht möglich, wie sie denn auch tatsächlich in solchen nicht besteht. Wollte man also eine Gemeinschaft aller Betriebsmittel schaffen, so würden hieraus für den Verkehr keine weiteren Vorteile entspringen.

Wenn also den Eisenbahnverwaltungen im Artikel 44 der Reichsverfassung die Verpflichtung auferlegt ist,

> „die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten",

hat die Entwicklung diesen Forderungen nicht nur Genüge getan, sondern ist weit darüber hinausgegangen.

Die Reichsverfassung hat ferner die Einrichtung übereinstimmender Betriebseinrichtungen verlangt (Artikel 43), insbesondere gleiche bahnpolizeiliche Reglements, und dem Reiche die Sorge dafür auf-

erlegt, daß die Eisenbahnverwaltungen „die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfnis es erheischt".

Wir betreten damit das Gebiet der Sicherheitseinrichtungen im weitesten Sinne. Vom Bundesrat wurden anfangs der 70. Jahre erlassen

a. das Bahnpolizeireglement,
b. die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands,
c. Die Signalordnung.

Den fortschreitenden Bedürfnissen des Betriebes entsprechend, haben sich dann aus den bahnpolizeilichen Reglements gebildet

a. die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands,
b. die Bahnordnung für die Nebenbahnen.

Schließlich sind diese mit den inzwischen mehrfach geänderten Normen für den Bau und die Ausrüstung zu der jetzt geltenden bereits erwähnten Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, neben der die Signalordnung in ihrer neuen Fassung vom 24. Juni 1907 bestehen geblieben ist, zusammengefaßt worden.

Eine Ergänzung dieser Verordnungen bilden die gleichfalls soeben genannten „Technischen Vereinbarungen" sowie eine Reihe einheitlicher Verwaltungsvorschriften, welche mehr oder weniger den Charakter von Ausführungsbestimmungen und von Dienstanweisungen für das Personal haben. So haben die deutschen Staatsbahnen und ein Teil der Privatbahnen am 1. August 1907 einheitliche Fahrdienstvorschriften, die alle wesentlichen Vorschriften über den mit der Beförderung der Züge zusammenhängenden Dienst enthalten, sowie ein einheitliches Signalbuch (Signalordnung mit Ausführungsbestimmungen) eingeführt. Für Bayern bestehen hier einige Besonderheiten ohne große Bedeutung.

Zur Sicherung gleichmäßiger Anforderungen an das Personal sind einheitliche Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Bahnpolizei-Beamten vom 8. März 1906 erlassen worden. Endlich haben sich auch die beteiligten Bundesregierungen im Jahre 1900 über einheitliche Bestimmungen für planmäßige Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbetriebsbeamten geeinigt.

Gehen wir nun weiter in aller Kürze auf die Organe und Einrichtungen ein, die der Fortbildung der deutschen Eisen-

bahneinheit zu dienen bestimmt sind, so haben wir deren einige, namentlich die der Tarifeinheit dienenden, bereits genannt. Von historischem Interesse ist ferner besonders der seit 1846 bestehende Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der sich die größten Verdienste um die Einheitlichkeit auf fast allen Gebieten des deutschen Eisenbahnwesens erworben hat. Seine Bedeutung reicht weit über die Grenzen des Deutschen Reiches hinaus. Vor allem aber ist hier des Reichs-Eisenbahnamtes als des Organes des Reiches bei Ausübung seiner die Eisenbahnen betreffenden Rechte zu gedenken.*)

Nicht ohne Interesse sind hier endlich die „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands", herausgegeben vom Reichs-Eisenbahnamt, die eine allgemeine Darstellung der baulichen, betrieblichen, personellen und finanziellen Verhältnisse der deutschen Bahnen gibt, das Normalbuchungsformular, das allen deutschen Bahnen gleichmäßig als Grundlage für ihre Buchführung dient, und die Statistik der Güterbewegung, die den gesamten Güteraustausch zwischen den einzelnen deutschen Verkehrsgebieten (Provinzen, Bundesstaaten, größeren Industriebezirken, Hafenplätzen) untereinander wie im Verkehr mit dem Auslande veranschaulicht.

Endlich scheint auch eine freie Einigung der Staatsbahnverwaltungen gegenüber der syndizierten Großindustrie der Erwähnung wert. Um hier die Stellung der Staatsbahnverwaltungen geringeren Umfangs zu stärken, haben sich die Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz im Jahre 1909 zu gemeinschaftlichem Einkaufe von Schienen und Eisenschwellen zusammengeschlossen.

Wir sind am Schlusse dieses Ueberblicks, der notgedrungen auf mannigfache Einzelheiten eingehen mußte, um zu zeigen, daß nicht nur im Verkehrsrecht, sondern auch in der Verwaltung, dem Betriebe und den technischen Einrichtungen schon jetzt eine Einheitlichkeit vorhanden ist, die bedeutsame Lücken nicht mehr aufweist. „Heute besteht — so ist mit Recht auf dem deutschen Handelstage im Frühjahr 1910 gesagt worden**) — in bezug auf den Bau, den Betrieb, die Ausrüstung und die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen bereits ein Grad der Einheitlichkeit, der die Forderungen der Reichsverfassung bei weitem hinter sich läßt."

---

*) Gesetz vom 27. Juni 1873, betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes.

**) Sitzung der Verkehrskommission vom 23. Februar 1910.

Wir dürfen sagen: Auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs ist Deutschland praktisch geeint. Die politischen Grenzen haben aufgehört, Verkehrsgrenzen zu sein.

III.

Problematisches.

La verité est toujours en marche, mais elle n'arrive jamais! Wir stehen nicht am Ende einer Entwicklung im deutschen Eisenbahnwesen, und die Meinung sei ferne, als sei alles Erreichbare erreicht. Der Zweck unserer Ausführungen war ein anderer. Für praktische Erfolge ist die erste Vorbedingung, die Dinge stereoskopisch zu sehen. Zu diesem Ende sollte auch dem Fernerstehenden ein Bild des jetzigen Zustandes in seiner historischen und tatsächlichen Bedingtheit gegeben werden.

Wir konnten feststellen, daß die Ziele der Reichsverfassung erfüllt, die Erfordernisse des deutschen Verkehrs befriedigt sind, und daß eine praktische Einheit im deutschen Eisenbahnwesen erreicht ist. Es bleibt uns noch zu prüfen, was durch die vorgeschlagene „föderative Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen" darüber hinaus für Deutschland und den deutschen Verkehr wirklich erreicht werden könnte.

Die Gemeinschaft ist folgendermaßen gedacht:

Die Eisenbahnhoheit soll von den Einzelstaaten auf eine Art deutschen Eisenbahnstaat übertragen werden. Dessen Legislative wird durch einen Eisenbahnbundesrat und ein Eisenbahnparlament ausgeübt. Die Verwaltung wird geführt durch ein Bundeseisenbahnamt mit Präsidialverfassung unter dem preußischen Eisenbahnminister, der ein deutscher Eisenbahnminister werden soll. Im Bundesrat würde Preußen 17 von 40 Stimmen führen. Im Parlament, das aus Delegationen der einzelnen Eisenbahnstaaten gebildet wird, wäre es entsprechend der Bedeutung seines Eisenbahnnetzes mit $^3/_4$ aller Stimmen vertreten. Hessen soll aus der bestehenden preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft „freigegeben" werden. Das Parlament beschließt über den Betriebsetat. Ueber den Bauetat entscheiden die Einzelstaaten.

Aus solcher Gemeinschaft werden bedeutende Mehreinnahmen — etwa 80 bis 100 Millionen Mark jährlich — erhofft, die im wesentlichen den süddeutschen Eisenbahnstaaten zugute kommen sollen.

Es ist erklärlich, daß ein solcher Plan mit seinem Appell an das nationale Gefühl Anklang gefunden hat. Ebenso erklärlich und unausbleiblich aber war es auch, daß er fast nirgends bei näherer Prüfung wirkliche Zustimmung erhielt. Denn in der Tat — er ist eine Utopie! Zunächst freilich assoziieren sich die Begriffe: Zollparlament — Eisenbahnparlament — Deutsche Einheit. Aber einen Augenblick weiter erscheint die Erkenntnis: Das Eisenbahnparlament ist untauglich als Vorläufer der deutschen Einheit; denn diese ist da, verkörpert in Kaiser, Bundesrat und Reichstag. Neben dem Reichsparlament würde als sein Zerrbild das Eisenbahnparlament erscheinen. Mit dem ganzen Apparat eines Weltreichs wird die Eisenbahngemeinschaft ausgerüstet, — nein! — vielmehr belastet. Zwischen Einzelstaat und Reich schiebt sich ein Eisenbahnstaat oder ein Eisenbahnreich. Ein Triasplan anderer Art, als der im Anfang des vorigen Jahrhunderts Deutschland in drei Teile scheiden wollte, aber kaum weniger widernatürlich.

Nun könnte man sich für die Gemeinschaftsidee auf Bismarck und seinen gewaltigen Plan von Reichsbahnen berufen. — Gewiß, auch Bismarck wollte die deutschen Bahnen zu einer Gesamtheit zusammenschweißen, an die Stelle der Einzelwillen den Willen einer Gemeinschaft setzen: aber diese Gemeinschaft sollte das Reich sein. An einen Zwitterorganismus wie einen föderativen Eisenbahnstaat im Deutschen Reich, an eine solche staatsrechtliche Unform hat der Begründer des Reichs nie gedacht.

Noch ein Wort über die finanzielle Seite.

Die erhoffte Mehreinnahme von etwa 80—100 Millionen Mark soll sich teils aus einer Belebung des Verkehrs, teils aus Ausgabe-Ersparnissen ergeben. Diese Berechnung schwebt in der Luft. Auch sehr optimistische Rechnungen können auf keinen höheren Betrag als einen Bruchteil dieser Summe kommen. Auf der Ausgabeseite würden sich aus der Vereinfachung der Verwaltung, Wegfall vieler Abrechnungen u. a. m. freilich einige wirtschaftliche Vorteile ergeben. Diese würden aber nicht so gewaltig zu Buche schlagen. Auch durch Wegfall von Umwegen läßt sich nach dem früher Dargelegten nicht mehr viel gewinnen. Das Maximum der theoretisch möglichen Ausgabeersparnis wäre es, wenn man den preußischen Betriebskoeffizienten auf die übrigen Staatsbahnen übertragen könnte, mit anderen Worten, wenn das günstige Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, wie es in Preußen besteht, auch für die übrigen Eisenbahnstaaten gelten würde. Dann würden sich unter Zu-

grundelegung des für Preußen sehr günstigen Jahres 1909; 48 Millionen Mark, 1908: 36 Millionen Mark Minderausgaben ergeben. Solche Ersparnisse sind aber nach den natürlichen Verhältnissen leider nicht möglich. Der Betrieb in bergigen Ländern ist naturgemäß teurer, zudem fehlt den süddeutschen Bahnnetzen in der Hauptsache der gewinnbringende Massenverkehr, der in Preußen aus seinen Bodenschätzen erwächst. Das sind natürliche Umstände, die den Ertrag des Bahnbesitzes schmälern und in einer geringeren Rente in dauernde Erscheinung treten müssen. Auf der anderen Seite aber muß man berücksichtigen, daß Mehrausgaben entstehen: Zunächst für den verwickelten parlamentarischen Apparat, ferner vor allem für das Personal. Ein Zusammenschluß der Verwaltung würde den Ausgleich aller Besoldungen bedingen, und dieser Ausgleich würde sich stets nach oben vollziehen, so daß in jeder Beamtenklasse das höchste in Deutschland gezahlte Gehalt maßgebend wäre. Man kann darauf verzichten, das im einzelnen zu berechnen; aber diese Mehrkosten würden sich auf viele Millionen belaufen.

Noch wichtiger als diese Mehrausgaben wäre aber folgendes: Das Parlament, wie es das Gemeinschaftsprojekt vorsieht, wäre ein reines Wunschparlament. In der Verfügung über die Eisenbahneinnahmen wäre es durch Rücksicht auf die sonstigen Staatsbedürfnisse nicht gehemmt. Dem Ansturm der Verkehrswünsche stände kein Bollwerk entgegen; denn die Deckung des eigentlichen Staatsbedarfs bliebe ja Sache der politischen Parlamente. Nicht Mehreinnahmen, sondern schlechtere finanzielle Ergebnisse würden also aller Voraussicht nach das Endergebnis der Gemeinschaft sein. Deswegen kann man ganz davon absehen, daß für die Verteilung der erhofften Mehreinnahmen eigentümliche Teilungsgrundsätze vorgeschlagen werden, die etwas danach aussehen, als wollte man Paulum ausziehen, um Petrum zu bekleiden.

Nun ein anderes: Eine Gemeinschaft, wie die gezeichnete, wäre doch nur nützlich, ja sogar nur denkbar, wenn sie getragen wäre von der communis opinio necessitatis.

Dafür aber sind die Erfahrungen, die mit dem preußisch-hessischen Eisenbahnvertrage von 1896 gemacht worden sind, ein recht trübes Vorzeichen.

Vor dem Vertrage hatte Hessen recht ungünstige Eisenbahnverhältnisse: eine Privatbahn, deren Eisenbahnpolitik den Landesinteressen wenig gerecht wurde und der der hessische Staat im letzten

Jahrzehnt vor der Verstaatlichung noch durchschnittlich jährlich 400 000 M. Garantiezuschüsse leisten mußte, daneben gänzlich ertragloſe Staatsbahnen in Oberhessen. Heute hat Hessen ein Bahnnetz, das zu den dichtesten in Deutschland gehört, eine prompte Bedienung des Verkehrs und eine bescheidene, aber sichere Eisenbahnrente, wie sie von keinem der süddeutschen Bundesstaaten erzielt wird. Es hat nach Abzug der Schuldzinsen und Kosten aus der Gemeinschaft seit 1897 einen Reingewinn von 33—34 Millionen Mark gezogen, die zur Deckung laufender Bedürfnisse der Staatsverwaltung verwendet worden sind.*) Eine Einbuße an Selbständigkeit hat Hessen kaum erlitten; denn die Bildung eines die Landesbahnen umfassenden Staatsbahnnetzes wäre, wie ein hessischer Minister es ausgedrückt hat, ein unmöglicher Gedanke gewesen. Trotz alledem werden Preußen in manchen hessischen Kreisen heftige und erbitterte Vorwürfe über Benachteiligung und Vergewaltigung Hessens gemacht, Vorwürfe, die, obwohl von der hessischen Regierung und von anderer sachkundiger und einsichtiger Stelle oft widerlegt, anscheinend immer wieder ein wirksames Agitationsmittel namentlich auf radikaler Seite abgeben. Es soll das nicht angeführt werden als eine Legitimation Preußens, sich über Verkennung seines Wirkens zu beklagen — denn Dankbarkeit gehört nicht zu den politischen Pflichten; vielmehr gilt, wenn irgendwo, im Leben der Staaten das Gesetz von der Undankbarkeit des Geschaffenen —; wohl aber zeigt die Erfahrung der preußisch-hessischen Gemeinschaft, wie wenig in Deutschland im Bewußtsein des Volkes der Boden für solche zwischenstaatliche Einungen geebnet ist. Hierzu muß man sich die ständigen Beängstigungen wegen angeblicher Verpreußung vergegenwärtigen, die vielerorts entstehen, sobald von Preußen die Anregung zu einer einheitlichen Einrichtung in Deutschland ausgeht. Und das, obwohl Preußen in dem ganzen Verlauf seiner deutschen Politik, namentlich aber seiner Eisenbahnpolitik, von jedem Appell an die Machtverhältnisse abgesehen hat und nur bestrebt gewesen ist, alle deutschen Interessen unter den Generalnenner des gemeinen Wohls zu bringen. Das wären schließlich Stimmungen, die auch vergehen könnten, obwohl derartige Imponderabilien Größen sind, die keine besonnene Rechnung vernachlässigen darf. Aber auch sachlich liegt es anders, als die Urheber des Gemeinschaftsgedankens annehmen!

*) Verhandlungen der Hessischen Ersten Ständekammer vom 24. März 1911. S. 246.

Der deutsche Verkehr hat an dieser ganzen Frage kein Interesse. Ihm sind die politischen Grenzen, wie wir oben sahen, nicht spürbar. Der deutsche Verkehr macht an keiner Einzelstaatsgrenze Halt. Demgemäß hat denn auch in jüngster Zeit die überwiegende Mehrheit des deutschen Handelstages, darunter namentlich auch Vertreter bayerischer und sächsischer Handelskammern zu dem Gemeinschaftsplane dahin Stellung genommen,*) daß aus ihm gegebenenfalls nur die Finanzen der süddeutschen Bundesstaaten, nicht aber der Verkehr, einen Vorteil ziehen würden. Es sei charakteristisch, wurde dort gesagt, daß die Agitation in der Angelegenheit im wesentlichen von Finanzpolitikern betrieben werde, die nur staatliche Interessen wahrnehmen. Es sei nicht Aufgabe des deutschen Handeltages, in der Richtung über eine weitere Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu beraten, wie den einzelnen Bundesstaaten eine möglichst hohe Eisenbahnrente verschafft werden könne, sondern lediglich darüber, welche Vorteile für den Verkehr aus einer weiteren Vereinheitlichung gewonnen werden können. In dieser Richtung kam der Handelstag nur zu Einzelwünschen, auf die einzugehen hier nicht der Ort ist. Ganz die gleiche Auffassung hat ein so hervorragender Sachkenner, wie der frühere Leiter der Pfalzbahn, Ritter von Lavale, in der bayerischen Kammer der Reichsräte kund gegeben.**) Er sagte, er stehe nicht an, die Behauptung von der Notwendigkeit und dem eminenten Nutzen einer allgemeinen Betriebsgemeinschaft als ein Schlagwort zu bezeichnen, über dessen Bedeutung sich die wenigsten derer ein klares Urteil bilden, welche sich dasselbe zu eigen machen. Lavale wies hierbei auf die Güterwagengemeinschaft hin, sowie auf die Möglichkeit weiterer Zweckverbände und betonte die Unmöglichkeit, in einer Betriebsgemeinschaft „auch bei der größten Loyalität, bei der größten Gewissenhaftigkeit, den verschiedenartigen Interessen und der Eigenart der einzelnen Verbandsmitglieder so Rechnung tragen zu können, wie wenn die eigenen Organe des betreffenden Verkehrsgebietes hierüber zu bestimmen hätten". Diesen Ausführungen trat damals der bayerische Verkehrsminister „in jedem Worte bei". Er äußerte die Ueberzeugung, „daß auf dem Gebiete der Vergemeinschaftlichung zwischen den deutschen Eisenbahnen im wesentlichen geschehen sei, was ge-

*) Ebenso übrigens auch ein Verband von der Bedeutung des Stahlwerksverbandes.

**) 38. Sitzung der Kammer der Reichsräte vom 12. Juli 1910.

schehen konnte". In Württemberg hat sich der Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker erst ganz kürzlich gegen die unitarischen Strömungen im Eisenbahnwesen gewendet. Ebensowenig denkt man in Sachsen und in den übrigen Eisenbahnstaten an ein Aufgeben der Selbständigkeit in Eisenbahndingen. Soweit man eine weitergehende Vereinheitlichung will, will man das hier ganz überwiegend nur im Wege einer etappenweisen Ausgestaltung der betreffenden Einrichtungen. In diesem Sinne hat z. B. der Vorsitzende der Budgetkommission in der badischen 2. Kammer die Personen-Tarifreform, den Staatsbahnwagenverband, die Tarifgemeinschaft, „als Etappen" der von ihnen empfohlenen „Vertragspolitik" als „vertretbare Schritte auf dem Wege von Verträgen zu einer Gemeinschaft zu kommen bezeichnet.*)

In sehr klarer Weise hat dann der Mecklenburgische Geheime Ministerialrat Dr. Stegemann im Märzheft der Deutschen Revue von diesem Jahre die Frage behandelt. Auch er sucht Ursachen und Anlaß der neu aufgetauchten Gemeinschaftspläne nicht in „Mißständen für den Verkehr, Unvollkommenheiten des Betriebes, ebensowenig in höheren nationalen Gesichtspunkten, die die Sehnsucht nach mehr Einheitlichkeit hervorgerufen haben". „Es ist die Finanznot, die den Wunsch erregt hat, durch Schaffung einer größeren Einheit den schlechten Stand der Eisenbahnrente zu heben." Mit Recht findet er einen inneren Zwiespalt des Projekts darin, „daß die Disposition über das gemeinschaftliche Unternehmen einheitlich ist, die finanziellen Interessen indeß auseinandergehen. Das kann nicht aus der Welt geschafft werden und darum wird es nie gelingen, durch eine Betriebsgemeinschaft dauernd alle Teile zu befriedigen". Auch er hebt die Bedenken gegen das „sehr künstliche Gebilde" hervor, das in unser Staatsleben eingeschaltet werden soll. Auch er glaubt nicht, daß der außerordentliche Eingriff in das Etatsrecht der Einzellandtage durchführbar sei, daß sich ein gesundes und wirklich befriedigendes Anteilverhältnis an den Einnahmen würde berechnen lassen, daß auch nur annähernd die erhofften Einnahmen sich wirklich einstellen würden, daß endlich solche Mehreinnahmen, selbst wenn sie erzielt würden, mehr sein würden als ein Tropfen auf einem heißen Stein. Er zitiert sodann den Kienitzschen Aufsatz in diesen Blättern,**) der den Unterschied nationaler Ideen und

*) Amtlicher Bericht vom 3. Mai 1910, Seite 1645—1646.
**) Band 128, Heft 1.

praktischer Einheitsmaßnahmen dargelegt hat und wendet das Kleinsche Wort „unwirkliches Einheitsphantom“ auch auf das hier erörterte Gemeinschaftsprojekt an. „Es wäre in der Tat bedauerlich“, fügt Stegemann hinzu, „wenn bei der Verfolgung dieses nach menschlichem Ermessen nicht erreichbaren, in dieser Gestalt aber auch nicht wünschenswerten Zieles die Kräfte nutzlos zersplittern würden Voraussichtlich würde das Ergebnis nur eine Verschärfung bestehender Gegensätze sein, und statt größerer Annäherung eine Verbitterung der Stimmung. Die Vereinheitlichung geht im Rahmen der bestehenden reichsverfassungsmäßigen Verhältnisse heute langsam, aber erkennbar sicher vorwärts; man lasse der Frucht Zeit zum Reifen!“ Das Ziel für die Zukunft der deutschen Eisenbahnen zeichnet Stegemann folgendermaßen:

„Unter Aufrechterhaltung der Eisenbahnhoheit, der Selbständigkeit der Finanzgebarung und der lokalen Verwaltung für alle bedeutsameren Fragen des Eisenbahnwesens einen festen Zusammenschluß aller deutschen Verwaltungen zu erreichen.“

Zieht man das Fazit aus diesen Aeußerungen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die ganz überwiegende Meinung im außerpreußischen Deutschland einem Aufgeben der Eisenbahnhoheit, einer Verfügung über die Landesbahnen zu gunsten eines größeren Ganzen nicht geneigt ist.

Es sind das keineswegs etwa nur partikularistische Neigungen, die hier zu Wort kommen. Nach der ganzen Entwicklung, die unser deutscher Staatsbegriff genommen hat, ist der Staatsbahnbetrieb ein Wesensteil des Staates als Wirtschaftskörpers. Ebenso große Bedeutung hat er für die finanzielle Seite des Staatslebens, für den Staat als Fiskus. Einen so wesentlichen Teil des Organismus aus dem Staatskörper zu entfernen und ihn in eine höhere Gemeinschaft einzugliedern, ist ein politisch wie wirtschaftlich folgenschwerer Schritt, und es kann nicht Wunder nehmen, wenn die überwiegende Meinung in Deutschland hierzu sich nicht verstehen kann. Daß die allgemeinen Verkehrsinteressen unter diesem konservativen Verhalten nicht leiden, ist bereits betont worden.

Fert unda nec regitur! Jeder Antwort auf politische Fragen ist — wie Bismarck dem Sinne nach gesagt hat — die clausula rebus sic stantibus inhärent. Wir können nur sagen: So liegen die Dinge heute, und so müssen wir heute nach Lage der Dinge uns entscheiden. Versuchen wir von der Zukunft uns ein Bild zu

machen, so haben wir zwei Komponenten der Entwicklung zu beachten, Kräfte, die einander entgegenwirken. In ihrer Diagonale wird der Weg des deutschen Eisenbahnwesens verlaufen.

Auf der einen Seite drängen unverkennbar gewichtige Momente auf fortschreitende Vereinheitlichung im deutschen Eisenbahnwesen. Da sind einmal wirtschaftliche Gründe. Wie in allen Gebieten der Weltwirtschaft, so zeigt sich auch im Eisenbahnwesen ein Streben zur Bildung großer Einheiten. Dieses Gesetz der großen Einheiten wird sich gerade in einem Lande wie Deutschland mit seinem so hoch entwickelten gewerblichen und Verkehrsleben besonders stark geltend machen. Hierzu treten geographische und verkehrspolitische Momente. Seiner ganzen Lage nach ist Deutschland und im besonderen Süddeutschland das Herz Europas. Zu der zentralen Verkehrslage kommt die militärische Exponiertheit, in der das neue Reich nicht weniger lebt, als das alte heilige römische Reich deutscher Nation. Diese natürlichen und politischen Verhältnisse üben einen langsamen Druck in der Richtung einer Zusammenfassung aller staatlichen Machtmittel, von denen die Eisenbahnen sicher nicht die unwichtigsten sind. Und wenn auch gegen eine Zersplitterung oder Uneinigkeit dem Auslande gegenüber bereits jetzt Vorsorge getroffen ist, so gewinnen fraglos alle Machtmittel an Gewicht, wenn sie, statt von einer Mehrheit wenn auch einiger Willen, von *einem* Willen gehandhabt werden. Auch sehen wir, wie sehr eine Aenderung der Lage im Auslande innerpolitische Notwendigkeiten schaffen kann, an der deutschen Tarifgemeinschaft, die eine Reflexerscheinung der großen Eisenbahnverstaatlichungen unseres südöstlichen Verbündeten darstellt.

Vielleicht noch wichtiger als die nach außen weisenden sind innere Umstände. Die Entwicklung sowohl in wirtschaftlicher als auch in politischer Richtung hat in Deutschland zu einer Erweiterung der Staatsaufgaben geführt, die allmählich beginnt, für kleinere Verbände drückend zu werden. Die Erweiterung des Staatsbegriffes steht unverkennbar in einem inneren Zusammenhange mit der allgemeinen Umbildung unserer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnisse. Es vollzieht sich eine Abschichtung, die die bestehenden regional begrenzten und gegliederten Verbände auflöst und dafür neue, durch das gesamte Volk, ja durch die gesamte Kulturwelt gehende Schichten und Klassen schafft. An die Stelle der historischen senkrechten Schichtung tritt eine wagerechte.

Ueberall sehen wir die Einzelbestandteile von Land und Volk von ihrer Eigenart verlieren und zugunsten anderer Einheiten sich nivellieren. Die Bestandteile dieser Organismen fahren auseinander und schließen sich zu neuen sozialen Gebilden, Ständen und Klassen zusammen. So droht an die Stelle des Heimatgefühls ein Standes- und Klassengefühl, an die Stelle des nach den geschichtlichen und natürlichen Verhältnissen der Landesteile geographisch gegliederten Staates eine Art Klassenstaat, der sozial in eine Reihe traditionsloser Volksschichten zerfällt, zu treten.

Auf der anderen Seite ist diese Strömung nicht die allein wirksame und richtunggebende. Wenn wir sie uns hypothetisch vergegenwärtigen, so geschieht das zu dem Zwecke, eine Antwort auf die Frage zu gewinnen, welche Stellung die deutschen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz ihr gegenüber einnehmen sollen, und hierbei dürfen die konservierenden Kräfte nicht außer Betracht bleiben, die sich den nivellierenden Tendenzen, dem Aufgehen des Einzelnen im Typischen, entgegenstellen.

Zu den wichtigsten Säulen der überkommenen Ordnung gehören in Deutschland die Einzelstaaten. Ausnahmslos haben sie im Herzen und im politischen Bewußtsein des Volkes ihre festen Wurzeln eingesenkt. Das gleiche gilt von den deutschen Dynastien. In ihrem Ursprunge zum Teil die ehrwürdigsten Traditionen der deutschen Geschichte verkörpernd, haben sie auch in neuerer Zeit sich um die deutsche Einheit Verdienste erworben, die kein Geringerer als Bismarck so oft und so warm hervorgehoben hat. Welche Bedeutung haben die Residenzen ohne Rücksicht auf ihre Bevölkerungszahl für die deutsche Kultur gehabt und haben sie noch! Es genügt, Städte wie München, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Weimar, Darmstadt zu nennen. In ihrer Eigenart und hohen Entwicklung stehen ebenbürtig neben ihnen die deutschen Stadtrepubliken. Auch auf politischem Gebiet sind solche Staatswesen geringeren Umfangs von außerordentlichem Wert, da sie auch auf kleinem Gebiet aufstrebenden staatsmännischen Talenten eher einen Wirkungskreis geben, als es einem unitarischen Staate möglich ist. Fügen wir hierzu die Erwähnung der Landesuniversitäten als Brennpunkte nicht nur wissenschaftlichen sondern auch allgemeinen Kulturlebens, so führt uns das auf die ähnliche Rolle, die auch Landesteile, wie die preußischen Provinzen, in der Entwicklung der Kultur spielen können, wenn ihnen ein ausreichendes Maß organischer Selbständigkeit

UNIV. OF ILLINOIS

gewahrt wird. Das ist bei den preußischen Provinzen der Fall. Bei aller Zentralisation, wie sie durch die Lage und Geschichte Preußens erfordert wurde und großenteils auch heute noch erfordert wird, hat der Staat hier von jeher eine sehr weitgehende Achtung vor der Geschichte und Eigenart der Landesteile gezeigt, die er sich nach und nach einverleibt hat. So haben die Provinzen Preußens, nicht nur die neueren, sondern auch die älteren, eine ganz bestimmte Eigenart auf den verschiedenen Gebieten und namentlich in der gesellschaftlichen Kultur bewahren und ausbilden können.

Diese Werte gegenüber den gekennzeichneten Strömungen und Zustandsveränderungen vor der Zerstörung zu schützen, muß eine Hauptaufgabe der inneren Politik sein. Denn wie in der Natur, so verspricht auch im Leben der Völker nur langsam Gewachsenes Dauer. Wie weit das in den größeren Staaten Einfluß haben muß und Einfluß haben wird auf die Erhaltung und Stärkung der Landesteile als selbständiger Organismen, das kann hier nicht weiter erörtert werden. Für uns ergibt sich nur die Folgerung, daß vom wahrhaft nationalen Standpunkte aus alles getan werden muß, um die Eigenart und die Selbständigkeit der deutschen Einzelstaaten zu erhalten und zu stärken.

Vom Standpunkte einer solchen Politik würde es aber zweifellos ein Fehler und zwar ein verhängnisvoller sein, ohne zwingende Not die Staatsbahnnetze in ihrem Bestande anzutasten, die in den Bedürfnissen der heimischen Volkswirtschaft wurzeln und wesentliche Bestandteile des Staatsganzen bilden. Hierzu kommt, daß Konstruktionen wie die hier behandelte Gemeinschaftsidee für das erstrebte Ziel, wie wir sahen, untaugliche Mittel darstellen. Solche Versuche, ein angenommenes Entwicklungsergebnis zu antizipieren, sind für den natürlichen Fortschritt geradezu verhängnisvoll. Ταράσσει τοὺς ἀνθρώπους οὐ τά πράγματα, ἀλλὰ τὰ περὶ τῶν πραγμάτων δόγματα. Auf eine gesunde und organische Entwicklung kann kaum etwas verwirrender wirken, als scheinvolle Utopien, die den Wert des Gewordenen und das Verständnis für seine Grundlagen, damit aber auch das Augenmaß für das Erreichbare und Wünschenswerte verdunkeln.

Demgegenüber ist auf dem bisher von den deutschen Regierungen eingeschlagenen Wege für die Einheit im deutschen Eisenbahnwesen Wichtiges, ja das Wichtigste und Wesentlichste bereits erreicht.

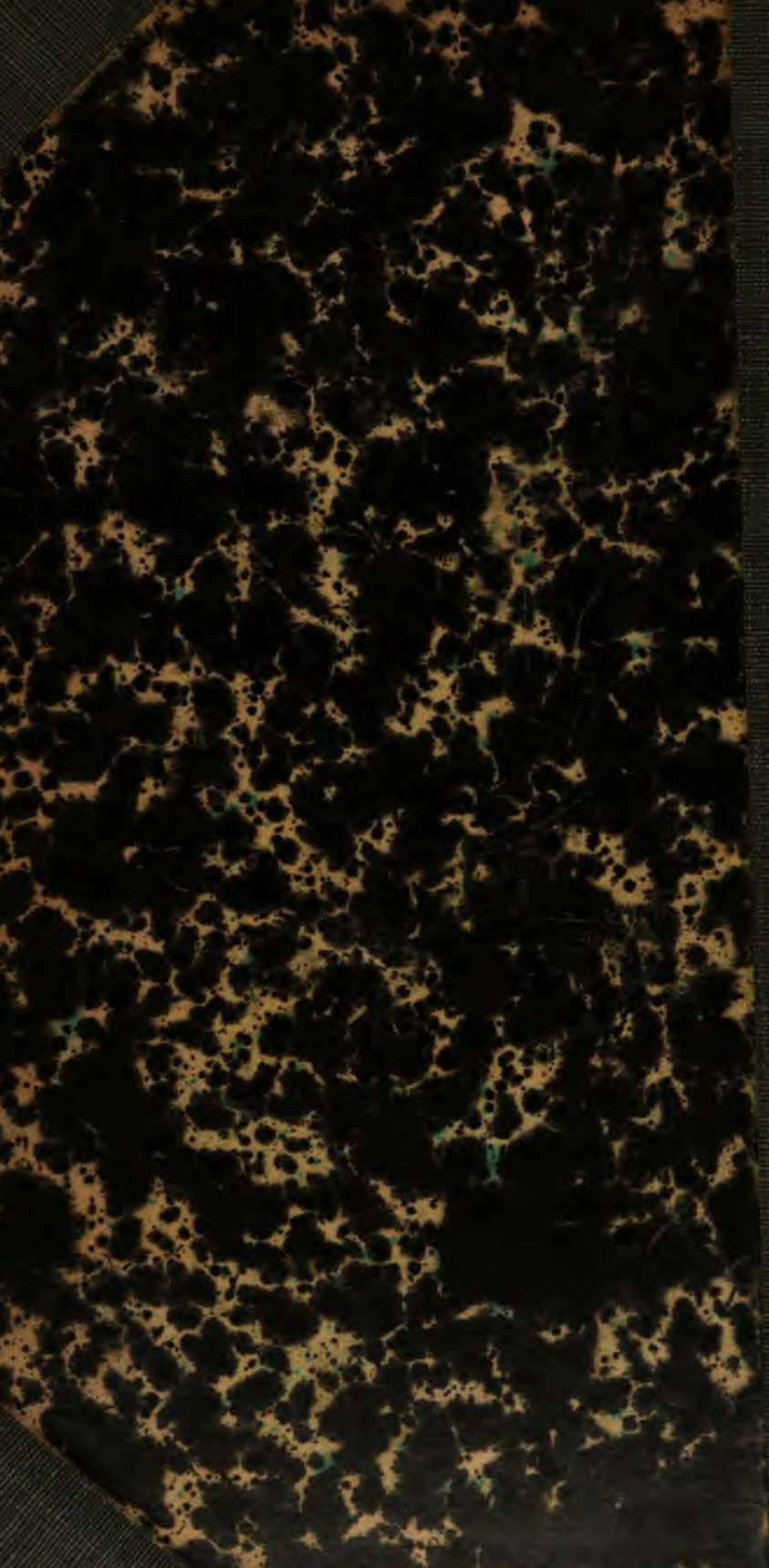
Jeder weitere Schritt ist nur fruchtbringend, wenn er sich organisch an das Geschaffene anschließt. Für die Zukunft kann die Losung also nur sein, an dieser vorsichtigen Realpolitik partieller Einungen festzuhalten.

Eine bescheidene Aufgabe — aber fruchtbar und der Eigenart deutschen Staats- und Volkslebens gemäß. Und wie der alte Justus Möser sagte, Deutschland wird auf Deutsch regiert!

Druck von J. S. Preuß, Kgl. Hofbuchdr., Berlin S. 14, Dresdenerstr. 43.

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

YC 25584